

FIT 1.5 チャレンジ Rd 5

レースレポート



<レース結果>

予選 3位/12台中 Time 2'35.295秒
(のちトップ車両のペナルティにより2位に繰り上がり)

決勝 9位/12台中 BestLap 2'35.587秒

[参戦レース詳細]

- ・大会日時 2014/11/22.23
- ・大会名称 鈴鹿クラブマンレース Rd 7
- ・サーキット 鈴鹿国際レーシングコース



SUZUKA CIRCUIT

Circuit Length :	5.807km
Race Distance :	140 minutes
Corner :	18
S/T Lap Record :	2:02.728 (2013 GT3)

Official Web Site : <http://www.suzukacircuit.jp>

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

[レースレポート]

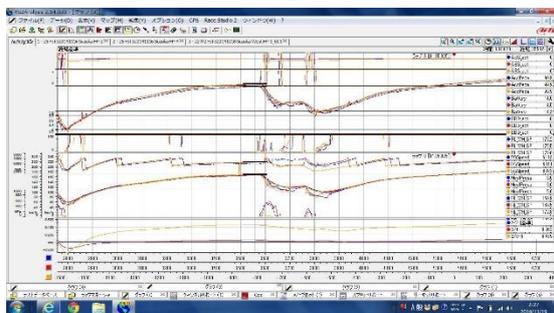
2014年FIT1.5チャレンジも最終戦を迎え、夏以来の鈴鹿フルコースを使っでのレース。前回のクラッシュにより破損してしまったマシンですが、チームやスポンサーの皆様のお蔭でレースウィークまでに修復が間に合い、金曜日の朝にはすべての走行前準備を終えてピット内にマシンを構えることが出来ました。

11月も後半に入り気温がかなり下がり、サーキットの路面温度も急激に下がっていました。それをふまえ、今まではサポートしていただいているブリヂストンタイヤの中でハードコンパウンド(ゴムが固くグリップ力は低いですが耐久性に優れる)を使用してきましたが、今回ハードコンパウンドだとタイヤに十分な熱が入れにくいと考え、耐久性は下がりますがグリップ力の高いソフトコンパウンドでチャレンジすることにしました。

金曜日の練習走行ではまず、マシンが修復直後だったため朝は走行確認を行いました。その後今までのハードタイヤでアタックをかけてみたところトップから約1.5秒落ちのタイムを記録。この調子でソフトタイヤを履けばタイムも上がり、トップを独占しているライバルのヨコハマタイヤ勢に対して有利に立てると期待して午後からソフトタイヤを投入。しかしグリップ感はかなり感じるもののタイムは一向に上がらない。またマシンのフィーリングも変化してしまいうまく走れない。結局2'35秒台しか出せないまま走行が終了。

午後から気温が上がってしまい、他のマシンもタイムが落ちていたものの期待していたほどの効果が得られず、他のブリヂストンタイヤユーザーもソフトを試したものの反応はみんな同じだった。走行後エンジニアさんやメカニックさんとロガーデータや車載映像を見て土曜日への対策を考える。

土曜日は午前中に練習走行があり、午後からは予選。午前である程度ヒントを見つけておかなければならなかった。金曜の走行後考えた策はフロントにソフトタイヤを使いリアにハードタイヤを使うというものだった。このバランスで土曜の練習へコースイン、マシンのフィーリングとしては金曜よりかなり改善されたが、タイムがもう一つついてこない。ここで一旦ピットインし、リアに同じハードタイヤで少し偏平率の低いタイヤを装着。再びコースインすると、計測1周目に好タイムを記録。マシンのフィーリングも向上し、予選に向けて何とか兆しが見えた。



ロガーデータで走り解析



練習での走り

・予選

練習走行が終わりフロントタイヤを新品に交換し、予選に挑みました。前回はタイヤの温まりに問題があったので予選もはじめから最後まで走り続けましたが、今回はソフトタイヤの熱入りも良く決勝にも向けてタイヤを温存するため数周でタイムを出せるよう集中力を高めて挑んだ。

土曜の午後も気温がかなり上がり、冬の入り口とは思えないほどの陽気のなか予選開始。1周目はゆっくりと走り、急激にタイヤに熱を入れるのではなく徐々に温めていった。2周目に少しペースを上げ、他のマシンとの間隔を空けて3周目からアタック開始！丁寧に丁寧にマシンをコントロールしていき、2'35.528秒を記録。続いて4周目もアタックをしかけ少しずつ前の週のタイムを削っていき、2'35.295秒を記録。この時点で3番手タイム、一旦タイヤを冷やすのにゆっくり走り、6周目もう一度アタックを掛けようとするがタイヤのグリップ感の低下を感じ、区間タイムも落ちたことからアタックを途中で止めピットイン。結果はそのまま3番手だったが、予選終了後トップのマシンのペナルティ行為が発覚し3グリッド降格により、繰り上がりで2番手になった。

・決勝

決勝レースは日曜日の午後 1 時すぎから始まった。この日は朝から違うカテゴリーのレースが続き、FIT は 4 番目のレースとなる。午前中のレースを見ながらリラックスし、スタートに向けての力を蓄えながらマシンに乗り込む時を待った。

暖機運転の音や、タイヤのナットを締める音などピットが慌ただしくなり、自分もレーシングスーツに着替え準備運動を行い、集中力を高め、いよいよマシンに乗り込む。そしてグリッドに並ぶためにコースイン。



チームメンバー、応援してくれる人が待つグリッド

FIT1.5 チャレンジで初のフロントロー。前方にはマシンの姿はなく、1 コーナーへの道が開けている。みんなの声援をありがたく頂き、覚悟を決めフォーメーションラップへ。予選同様、急激にタイヤに熱を入れないようあまりアクションを起こさないよう走り、スターティンググリッドに到着。今年最後のスタートシグナル、左手はサイドブレーキを握りしめ、右足は微妙にアクセルを開けエンジンをあおり、左足はクラッチを踏み今かとスタートの瞬間を待つ・・・、レッドライト点灯・・・ブラックアウト、スタート！

クラッチを急につないでしまったせいか、ホイールスピンし動き出しが鈍った。しかし、すぐさま 2 速につなぐ。3 番手のマシンの出足が良く 1 コーナー、2 コーナーで抜かれてしまい 3 番手へ降格。ただついていけるペースだったので、そのまま 2 番手の後方で走りチャンスをうかがう。後ろも数珠つなぎにマシンが来ている、ミスしてしまえば一気にポジションを下げかねない。3 周目に差し掛かり前のマシンのペースも分かり、うまくバックストレートで真後ろにつけ 130R コーナーをクリア、続くシケインコーナーで勝負をしかけようとインにラインを変えたところ、前のマシンもイン側にラインを取った瞬間ブレーキ！反応が一瞬遅れてしまい、追突してしまった。何とか前のマシンも自分も体制を立て直しホームストレートに帰ってくる。ポジションはそのままだが、前はリアバンパー、自分はフロントバンパーに少しダメージを負ってしまった。この接触はこちらのミスでもあったので、前のドライバーさんには申し訳ないと思いつつ、気を取り直しアタック。

次の周に再びバックストレートで真後ろにつき、今度は 130R コーナーでイン側に入りオーバーテイク。2 番手を取り戻す。しかし、後ろにさっき抜いたのとは違うマシンが追いついてきている。こちらペースを上げ、振り切ろうとするが中々話することが出来ない。お互いの我慢比べが続き、4、5、6 周と終了。7 周目もペースを維持しながらコーナーをクリアしていき、後ろも仕掛けるチャンスが見つけれずいたため、この周と最後 8 周目の 1 コーナーを抑えれば 2 位でチェッカーを受けることができる、7 周目のシケインに侵入したとき後ろのマシンが少し強引にイン側に飛び込んできた。接触は避けなければと少しイン側を空けて曲がりこんだとき、右後ろに激しい衝撃が！飛び込んできたマシンが止まり切れず接触、そのまま自分はスピンしてしまい、さらにはエンジンも止まってしまい、再スタートしたときには 9 位までポジションを下げてしまう。そのままファイナルラップを回ってきてチェッカー。再び接触されたことにより、ポジションを守ることが出来なかった。当てられてしまうこっちにも問題があるとはいえ、やりきれない思いのままレースは終了。



ダンロップコーナーでの攻防



S 字での攻防



シケインでの追突



130R でのオーバーテイク

[レースを終えての感想]

どんな理由があれ、最後表彰台に手が掛かるところまで来て結果が残らないのは反省すべきことであり、チーム、スポンサー、関係者の皆様に大変申し訳ないことをしてしまいました。

自分も追突のアクシデントも起こしてしまったし、もっとツーリングカーレースの戦い方というのを勉強しなければならないと痛感しました。マシンはレースごとに速くなり、表彰台を争う位置につけたことはチーム一丸となって努力してきた結果だと思いますし、そのマシンに乗ることが出来た自分も自信をつけることが出来た部分もあります。

本当に結果だけが出せなかったことが悔しいですが、今年このチーム&マシンでレースできたことは最高の経験でした。そして来年以降の糧にして、またチームとともに努力を続けていきたいと思います。

これで今年のレーススケジュールはすべて終了となります。2014年もたくさんのご支援ご声援いただき、ありがとうございました。来年のことは未定ですが、また来年に向けて歩いていきますので、寺西玲央をよろしく願いいたします。



寺西 玲央