

2016年4月12日

HFDP FIA-F4 第1戦、第2戦 4月6日、8日、9日、10日

SRS/コチラレーシング #10 大滝拓也

今回の FIA-F4 の開幕岡山大会は、私のフォーミュラカーのデビューレースとなりました。緊張と興奮の入り混じった複雑な気持ちで、このレースウィークを過ごしました。

■4月6日

路面：ドライ

この日は、週末の岡山大会に向けての最後のスポーツ走行となりました。

朝一の走行では、250 km 走行したタイヤで、先日行った岡山での特訓走行とセッティングをほぼ変えずに走行に挑みました。その中で、先日走行を行った際は、そのセッティングでそこそこのマシンの動きを作れていましたが、今回の様にタイヤの走行距離が増え、グリップが減ってきた時に、ヘアピンでのトラクションをかけられていませんでした。アドバイザーから走りを確認して頂いた所、リアが滑った時の、アクセルの開け方がラフなのと、マシンの向きの変え方が甘かった事が分かりました。

自分の癖として、ミスをした際に、その周は捨ててしまいがちな所がありましたが、そのせいで、トラクションが抜けた際のリカバリーも雑になっていたのだと感じました。

その後の走行では、意識を変え、ミスを減らす事と、トラクションのかけ方、マシンの向きの変え方に集中し、アタックに挑みました。トラクションもかかり、向きも今までよりはしっかりと変えられていたのですが、出口でのプッシュアンダーがどうしても気になっていました。そこでアドバイザーの方との話の中で、アクセルオンのタイミングも、全開のポイントも早くても良いが、アクセルオンから全開まで一気に上がっており、結果フロントの荷重が一気に抜けてしまい、プッシュアンダーが出ていました。そのアクセルワークでも、踏んでいけるようなコーナリングでは、ボトムの速度が落ちすぎてしまい、いくら速くアクセルを開けてもタイムが伸びない走り方になっていました。

■4月8日

路面：ハーフウェット～ドライ

この日は、大会前の公式練習となりました。

朝一は前日の雨の影響でハーフウェットでの走行でした。特に2コーナーでの濡れた路面は、マシンの滑り方が顕著に出て、これまでよりも、もっと繊細なアクセルワークが要求されていました。最初は、いつもの感覚で走っていた所、コーナー進入でのマシンのスライドが抑えられずにいました。しかし、アクセルオフの仕方が、一気に抜きすぎていると気づき、抜き方を意識し走った所、徐々に奥まで突っ込む事が出来る様になり、自然とアクセルオンの仕方も丁寧に行う事が出来ました。この走り方は、2コーナーだけでなくリボ

ルバーコーナーなどでも活用できると思い、少しずつ応用させて、タイムアップにつなげることが出来ました。

結果、2本目の新品タイヤを入れた際は全体の3番手タイムを出す事が出来、自分の中でも、手ごたえがありました。トップとの差は、1コーナー、アトウットでのブレーキングポイントの差でした。また、アトウットでは出口でリアが出るのを嫌って、ボトムが他のドライバーよりも落としてしまっていたのが原因でした。もう少しだけ進入のタイミングを我慢すれば、クリップも奥に取る事が出来、走り方を変える必要がありました。

■4月9日 予選タイムアタック・第1戦決勝レース

初の予選タイムアタックは、徐々にタイムを上げ、アタックに挑もうとしていた所で、コースアウトやクラッシュが相次ぎ、自分の思うようなアタックが出来ませんでした。

トップのタイムでも、超える事は出来ていたはずだったので、とても勿体無い事をしてしまったと思い悔しかったです。また、台数も多く、前車との間合いの取り方もとても難しく、イメージとは少し異なった所が多々あり、上手く対応出来ていたかという点、完璧だとは言えないセッションになっていました。

今後の予選では、今回の様な波乱も想定した1番リスクの少ないやり方で、自分のベストと尽くせるよう、作戦を考えるべきだと痛感しました。

第1戦決勝レースでは、会場の雰囲気は想像よりも、自分のモチベーションを上手く上げてくれており、レース前、レース中ともに落ち着いて周りを見渡せていました。

スタートは上手く決める事が出来、7番手から6番手へ順位も上げる事が出来ました。しかしまだ完全に熱が入っていないタイヤに合わせきれず、2周連続で、2コーナーでミスをしてしまい、2周目のモスエスでインを刺されてしまいました。その時に競り合っていた相手と接触してしまいリタイヤとなってしまいました。1台分のコースは開けていましたが、その開け方が際ど過ぎたのが接触の原因だと思っています。また、そのモスエスでは、右のインに入らせてしまいました。その先にあるアトウットは右コーナーなので、モスエス手前で、相手を左に入らせる何らかのアクションをして、アトウットでの自分のポジションを確保する必要もあったと思います。

■4月10日 第2戦決勝レース

今回は、第1戦でのクラッシュでのフラットスポットが出来てしまっているタイヤを使わざるを得ない状況でのスタートとなりました。

スタートでは5番手から4番手へ順位を上げることが出来ました。しかし、その後のペースを上げることが出来ず、すぐにヘアピンで競り合いとなりました。その後も、何度か他の後続との駆け引きがあり、ヘアピンの立ち上がりでアウト側から並びかけ、そのまま次の左コーナーでインに入った際に、行き場を失い縁石に乗り上げてしまい、コースアウト

トとなりました。その後コースには運よく復帰する事が出来ましたが、ウイングにトラブルがあり、ペースを上げきれず、15番手フィニッシュとなってしまいました。

■大会を終えて

今回のデビューレースを終えて、学んだ事、考えさせられることは沢山ありました。その中でも大きな問題が、2つ程ありました。

1つは、オープニングラップでのペースの遅さです。これまでは、30分ほどの走行枠の中だけで練習をしてきました。その中での、自分のタイムの出し方は、30分の中でベストタイムを出せば良い、でした。しかしこの考え方だと、練習でもコースに出たすぐのペースの上げ方に余裕を持っていて、徐々に自分のペースを上げていました。しかしレース本番のスタート直後のタイヤは、フォーメーションラップ1周分の熱しか入っておらず、その状態での全開走行となるのです。それを練習から意識がなっておらず、いざ本番となった時のオープニングラップでのペースの上げ方に少し抵抗がありました。今後の練習では、今回の教訓を頭に入れ、出たすぐの冷えたタイヤでの走り方をモノにしないといけないです。

2つ目は、競り合いの際の相手とのマージンの取り方です。今回のレースでの接触やコースアウトはぎりぎりまで攻めた競り合いで起きたものでした。レースは15周、その全てを走り切った者だけに結果が付いてくるという事を、しっかりと頭に入れ、勢いはそのままに、どれだけリスクを回避できるかが、結果、肝になってくるのだと今回のレースで痛感しました。

次回の富士戦までに、今回のレースで見つかった様々な問題点を、しっかりと認識し、改善する必要があると思います。