



2010年 12月19日

# F4 日本一決定戦 デビューレース報告書

- 目次
1. 金曜日 フリー走行
  2. 土曜日 フリー走行
  3. 日曜日 決勝レース
  4. ファイナル 来年に向けて

武平良介

開催場所：ツインリンクもてぎ

写真撮影：永井健治

# 金曜日 フリー走行

路面コンディション…ドライ タイム1分55秒0

## 自己ベスト更新・そして勝利へ！

レースウィーク一番最初の貴重な日。自分の走りの確認はもちろん、マシンのセッティングも出して土曜日につなげなければならない。自分に用意された走行枠は30分を3本の計90分だった。

朝サーキットに到着してから体を落ち着かせ、30分ほど時間をかけてゆっくりとコンディションを整え、1本目の走行に備えた。1本目は使い古しの中古タイヤ。水曜日からあったレースウィーク。路面は良いことを予想した。しかし、中古タイヤを履いているにしてもグリップしなかった。路面が前日の雪の影響で砂がレコードラインにあったそのせいで、ほぼ全車がタイムを上げられなかった。自分もグリップしないマシンを必死にコントロールし、タイムアップを目指し攻めたが、1分58秒台という思ったほどのタイムは出すことが出来なかった。

2本目の走行の時には、路面上の砂もなくなっていて決勝日を想定できる路面になっていた。その状況を判断できるチーム&ドライバーは、**一斉にタイヤを新品タイヤに履き替えてコースイン**した。予選を想定した練習をするためだ。このセッションでのタイムは、ライバルたちに**プレッシャーを与えるチャンス**でもあり、逆にプレッシャーを与えられるピンチでもある。自分はその**前者の立場になれた**。**タイムは1分55秒0で自己ベスト更新**。さらに、関西でも関東でも圧倒的な強さを見せてきた**優勝候補の ZAP F108**をも**レースペースで上回る走り**をした。良いこともあった中、悪いこともあった。新品タイヤを履いて数週の間は良い走りをするのだが、タイヤのグリップが落ちていくにつれてオーバーステアが激しくなってくるのだ。これを改善したく、3本目にリアのスタビを調整したりエアーをこまめに調整したが、結局完全には改善されずに終わってしまった。



# 土曜日 フリー走行

路面コンディション…ドライ タイム1分55秒0

タイムのばらつきはベストから0.2秒以内！

この日も3本走れたのだが、路面状況を選ばず、決勝日とほぼ同じ時間に走行した。そうすることで、アップの時間やサプリメントの時間、集中力を高めることを計算できる。練習の時からしっかりやっていたせいか、1本目からそれらはちょうど良い時間で終えて走行できた。

予選のシュミレートで朝一から新品タイヤを履き、一発のタイムアタック。しかし、タイヤのグリップが一番良いところで遅い車が3台、自分の前に出て来てしまった。オーバーテイクしようと思えば出来たが、タイヤをオーバーテイクするために使うわけにもいかず、やむを得ずピットスルー。ピットアウト後、なるべくタイヤを使わないで1周して再び集中してタイムアタック。V字コーナーでインにつけないというミスもあった中1分55秒0で昨日と同タイムだった。他車はタイムアップをしていたのに対して、自分は上げられなかった。タイヤの良いところでピットスルーをせざるを得なかったせいもあるが、自分のミスが響いた結果でもあった。

セミファイナルのシュミレートは、自分の意思によりエアープレッシャーを少し高めにして行った。その作戦は的中して、オーバーステア症状は消えて良いフィーリングでコースを攻められた。その結果、タイムのばらつきは0.2秒程に収まり、まずまずの出来だった。しかし、後半にタイヤの垂れが起こった。最初にエアープレッシャーを高くしていったからだ。予想は出来ていたもので、焦りはしなかったもののミスは多くなりタイムのばらつきは0.4秒程になった。

ファイナルのシュミレートは、セミファイナルのシュミレートの時のエアープレッシャーで、タイヤの垂れ対策でスタビをいじったりもしたが、序盤のペースを考えるとスタビはいじらない方が速く走りきれる結果となった。



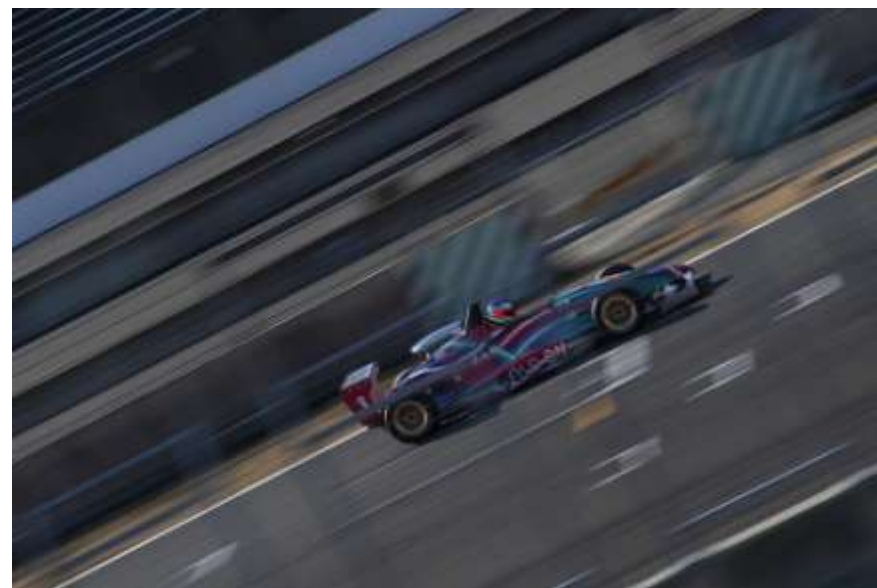
## ・ 純粋な速さを競い合う 公式予選

誰にも邪魔されないようにトップでコースイン。しかし、セッション開始後、2・3分の間に1コーナーから2コーナーの区間でオイル漏れが発生。セッションは一時中断された。そして、数分後セッション開始。その時はピットが混雑していてトップでコースインできなかつた。その中でも前者と間隔を空けてタイムアタックを試みた。多少のミスはあったものの結果1分55秒0という自己ベスト対の記録。まだ時間はあった。そのミスの分を取り返すためにラスト1周のアタックをした。最終コーナーまでは、順調にハイペースでクリアできた。前の車との距離も空いていたので、このまま問題なく行ければ1分54秒台には入っていただろう。しかし、前の車は最終コーナー立ち上がりで失速。結果、それに詰まりタイムは1分55秒0と、54秒台に入れることができなかつた。

しかしながら26台中8番手グリッドを獲得。もっとクリアなポジションでアタックするべきだった。

## ・ セミファイナル V字コーナーでオーバーテイク

セミファイナルは8ラップで行われた。スターティングポジションはイン側だった。フォーメーションラップが終わりスタート。絶妙なタイミングでのスタートに思われたが、半クラッチを使いすぎて車速が伸びず1コーナーで両側から2台に抜かれ10番手に。しかし、直後の3コーナーまでに8番手を取り戻すことに成功。4ラップ目あたりで、前者のS字コーナーでの若干のリアスラドを見逃さず、V字コーナーでオーバーテイク。7番手のまま走行し、ラスト1周で前者に追いつきかける。しかし抜けるほどの距離まで縮めることは出来ず、7番手でフィニッシュ。



## ・ファイナル 痛恨のミス・渾身のオーバーテイク

ファイナル。集中力を高めてコックピットに乗り込み、グリットへ。応援しに来ていただいた方、チームの方等にたくさん声をかけてもらった。そして、運命のスタート。まずまずの出だしだったが、回転数を上げすぎホイールスピン。いっきに3台に抜かれ10番手に後退。1周目の90度コーナーでブレーキング勝負に勝ち、アウトから被せて1台をオーバーテイクするも、前のマシンとは追いつきも離れもしない。そのままでは、いけないと思いペースアップを試みたが、すでに全力の走りをしていたためタイヤもつらくペースを上げられなかった。そんな状態で前の車に追いつくことなく、11周目に起きたV字コーナーでのクラッシュが原因で赤旗レース終了となってしまった。結果26台中9番手で終わった。



## ・心からの言葉と来年の活動報告

このレースウィークには、たくさんの方が応援しに来てくれました。結果という形で答えられませんでした。温かみというものを感じ、全力を出し切って戦えました。本当にありがとうございました。

2011年は資金的な問題がありながらも、F4より若干コストの減るS-FJクラスに参戦し、1年間を戦うことに決まりました。このレースでの経験を活かし、さらに1年間経験を積んで、必ずリベンジを果たしに帰ってくるので応援よろしくお願いします。

