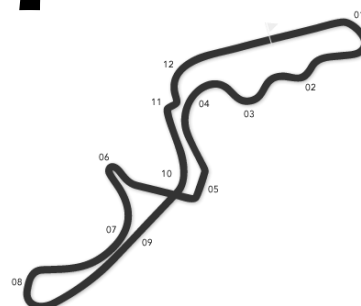




SUZUKA CIRCUIT

Practice session

DATE: 2019/02/10 ~ 2019/02/11ga



～ 1 日目～

1日目は、朝早く東京を出発して、鈴鹿へと向かいました。
鈴鹿に到着してからはレプリスポーツのガレージにてシート作成を行いました。
始めはシートを作らずに、元々あるものを使おうと思っておりましたが自分の身体にフィットしたものが無く、1から発泡させて作ることを決めました。
目線の高さや左右対称に座れているのかしっかりとチェックしながらシートを合わせ少々時間がかかりましたが最終的には自分の納得のいくシートを作ることが出来ました。

～ 2 日目～

2日間あるテストの中の初日、久しぶりの FIA F4 の車両のテストであり、走行自体久しぶりでありましたので午前中の走行では身体慣らしと車のフィーリングの確認に時間を使いました。

走行のテストのプランとしては

- 1本目 ・身体慣らし&フィーリングチェック
 - 2本目 ・東コースの1コーナーからS字へのアプローチ
 - 3本目 ・セッティングを変更しマシンにドライビングを合わせる練習
 - 4本目 ・ドライビングを合わせる練習
- という行程を組み立て初日のテストをこなして参りました。

東コースは鈴鹿サーキットのダンロップコーナーからデグナコーナの間の部分で最終コーナーへと繋がり、鈴鹿サーキットの前半部分のみで構成されるサーキットであります。その為前半のS字やその後の複合コーナーでのトレーニングにとっても効果があり、身体にかかるGに耐えたりなど体力的にも厳しく、またマシンをコントロールするのもとても為になるサーキットでのテストでした。

そして初日では3本目、4本目とセッティングを変え、自分でどのような所を変えると車がどのように動きが変化するかということを感じながら勉強しました。
その結果自分が苦手としていたアンダーステア傾向のマシンを上手く曲げることが出来るようになり、ラップタイムも安定するようになりました。
しかし、まだまだ足りない部分や荒い部分もありますので、2日目のテストでもそこにフォーカスして取り組もうと考えました。

～ 3 日目～

テスト2日目では、ブレーキパッドを昨日使っていたものよりも軽い踏力で踏める物に変え、ブレーキングの練習と昨日も色々テストしたセッティングによるマシンの変化にドライビングで対処するという練習を行いました。

最初の走行では昨日のテストで出した総合ベストラップを塗り替え、タイヤの山が無い中のこのラップタイムはそこまで悪くないのではないのかと思いました。

しかし1コーナー、2コーナーにかけてのアプローチとブレーキングで課題があり車が曲がらないのでそれを上手く曲げながら高いスピード域でマシンをコントロールする練習を行っていかうと思いました。

しかし、2本目の走行はマシンの冷却水漏れのトラブルで走行できず、

3本目のテストを走りました。原因は詳細にはわかりませんが、おそらく気温の影響でフロントのタイヤに熱が入らず、リアばかり温まってしまいリアが引っ掛かりフロントが滑ってしまう状態、つまりフロントのグリップ感が全く無い中マシンを荷重を使って曲げようとしていたところ、1コーナーでタイヤをロックさせてしまいコースアウトそのまま100キロでウォールにヒットしてしまいました。

スペアパーツが無かった為、2日目の走行はこの時点で終了となり、

4本目の走行はコース外のS字のところで見学をしました。

他のマシンのアクセルワークの方法や車の曲げ方など普段自分が走っているだけでは見つけられないような発見もあり、見学も大事なことなのだなと思いました。

まとめ

今回の走行では、翌週から始まるSRSに備えて

数ヶ月マシンに乗っていなかったため、それに向けての身体慣らしとFIA F4の出場に備えてのマシンの理解度を高める為のテストとなりました。

自分が昨年苦手としており課題であった曲がらないマシンを上手く曲げるという練習が出来、そして東コースを2日間で約240週したことにより、体力的にも強くなれたのではないのかと思いました。

しかし、マシンを壊してしまったことは大きな反省点であり、今後その様なことが起こらないように自分の精神面をしっかりと自分自身でマネジメントして攻めるけど攻めすぎないところをもっとしっかりと取り組んで参りたいと考えました。

まずは来週のSRS STEP2にてSRSアドバンスに進めるように目の前のことをしっかりと取り組みます。

これからも応援よろしくお願ひします。

木村偉織