

知合いのレースガレージからFTに出場している、とある選手の話聞いた。今シーズンも後半戦を迎えて、成績が振るわずナーバスになっているという。

この選手に限らず、レースに出場する選手達は出来れば良いポジションでチェッカーを受けたいと考えている筈で、自分の思い通りに事が進まない、当然不愉快だと思う。しかも、最近ではレーシングカートで腕を慣らしてから意気揚々とフォーミュラの世界へ足を踏み込む選手がほとんどだ。なまじレースに慣れているだけに、上手く行かないと余計に落ち込む事になる。

不思議に思うのは、彼らに余程の自信があるのか、金が有り余るのか、カートから一気にウイングマシンに飛び越えてくる事である。別に悪い事ではないし、要は当人の資金的な問題につきるが、そんなに安直にカテゴリーを選んでいいのかな、と思うのだ。

カートとフォーミュラでは運転スタイルが大きく異なる。マシン構造に大きな違いが有るからで、最初はまず、これに慣れなければならない。ペダリング、シフト、ハンドリング、その他要求される項目は非常に多い。カートに比べ圧倒的に止まらなさと感じるであろう、ブレーキングなどは最初は怖いと思う。

フォーミュラを扱う上でベーシックな技術を身につけた上でも、ミドルフォーミュラには更に問題が生じる。それは、これらがウイングマシンであるからだ。

ウイングの無いFJの場合、いかに「足(メカニカルグリップ)を使い、フリクションの無いスマートな運転をする」かが勝負になる。そのためには、コースのライン取りから荷重移動、本当に基本的なフォーミュラの真髄を極めなくてはならない。このベーシックな項目だけで相当量の課題があるから、決して疎かには出来ないのである。しかも、ここに「空力デバイス」という要因が絡まると、事態は更に複雑になる。

そもそも、レーシングマシンのセッティングを出すにしても、「まず足から作る」が鉄則であることを考えても、単にウイングがついていれば速く走れる、などということは有り得ない。きちっと運転手が仕事をこなせない場合、空力であろうと無かろうと、どれだけ優秀なメカニックがついていても速さにはつながらない。

それでなくてもFTは現在参加台数も多く、レースで結果を残すなど非常に難易度が高い上に、ランニングコストもかかる。上を目指す若者にとって、1シーズンをどう過ごすかは大変重要な課題である。だからこそ、まず自分がどの程度の物なのかをよりリスクの少ない場所で試す必要があると考える。

そのためにFJというカテゴリーが有る筈なのだが・・・。

残念な事に、今の日本ではウイングの無いマシンは「格好悪い」と映るらしい。本質を省みず、「カッコ」で物事を判断していいのかな、と思えてならない。まあ、金が掛かることに余り執着が無いのだろう。「せっかくレースをやるのだから、多少金が掛かってもエフワンみたいな形してるクルマに乗ろう」と。

レースを楽しむのが目的なら、これで全く問題無いのだが、仮にも「上を目指す」のが目的であるのに関わらず、この理由付けというのは「？」だ。物事には段階というものがあり、上に行くほど素質が問われる。そして、いかなる時も勝者は一人きりである。

最終的な成功を掴むためには、どれだけ早い時点で自分の実力を見極めるかに有る。それが早ければ早いほど、「では、どうすればいいのか」という方法論が見えてくる。シーズンの終わりになって「どーしていいか分からない」というのは重症だ。

先述の選手に残された道は一つしかない。徹底的に練習する事だ。これしか現状を打破できない。ピットインしてセッティングがどうの、といじるよりもとにかく走りこむしかない。ピットに入る時間さえ惜しい。

ところで、FTはワンメイクだから有り得ないが、F4になるとやたら部品にこだわるヒトがいる。「～のダンパーがいい」とか。ご丁寧にサブフレームを自作してくるヒトもいる。

しかし、コンストラクターがスタンダードとして仕上げている以上、それなりの性能は認められる筈だ。ただ、改造や、パーツに凝るのは悪いことではない。好みも有るし、規則に従う限り許される行為だ。各人の技術の見せ所でも有る。

ただし、例えばダンパーを変えて勝ったとしても、それはダンパーで勝ったのではない。その性能を使いこなせて勝ったのである。要は、運転手の技量の差で勝ったと言って良い。ただ闇雲に、本質が無い状態で部品を交換したからといって、それは全くの自己満足としか言いようが無い。

それに経験上、部品の交換が劇的な速さに繋がったという記憶は無い。「速さ」の理由付けは常に素質であり、一般的には努力無しにそれは開花しない。

シーズンも終盤を迎え、こんな事を考えた。

