

第 3 回全日本学生フォーミュラ大会報告

この文は 2005 年大会終了直後に、当時のウェブサイト管理者である松本がブログ「Nowadays」で報告したものに写真を加えたものです。改行箇所・誤字訂正等除き本文はそのまま掲載しています。

大会 1 日目 (9 月 6 日)

松本です。大会が終了しました。これを書いているのは 10 日の深夜 0:36 です。大会期間中はネット環境から離れていたため速報形式でのレポートができませんでしたので、これからそれぞれの日に起こったことを書いていきます。

5 日の午後 3 時に大会会場である富士スピードウェイに入り、受付を済ませました。さて、いよいよ大会開始の 6 日です。とにかく車検をパスしない限りマシンを走らせることはできません。そしてそれは早ければ早いほどその後の展開が有利になります。



6:30 ゲートオープンでしたが 5:30 に到着して 1 番に開門を待ちます。その甲斐あってスムーズに準備することができ、1 番最初のグループで車検を受けることができました。



今までに合同走行会などで簡易車検を受けたことはありますが、レギュレーションに基づき厳格にチェックされる車検はこれが初めてです。盛合さんや横村さんを中心に受け答えをしていき、ほぼ問題なく進んでいきます。1 つだけ問題だったのはカウルの先端の面がとがっていたことですが、すぐに改良して再車検でクリアです！

全参加チーム中 3 番目に車検をクリアすることができました。

喜んでばかりいられません。11:30 からコスト審査が始まります。事前に提出したコストレポートをもとに受け答えをしていき、レギュレーションで指定された部品の製造方法・組立過程の回答もしていきます。

14:30からはデザイン審査ですが、この前にチルト検査や騒音検査があります。60度マシンを傾けても車両が浮かないかをチェックするのがチルト検査ですが、問題なく一発クリア！

騒音も事前にチェックしていたので問題ありませんっ！...と思っていると落とし穴。なんと、3回計測しましたが3回とも不合格になってしまいました。急いでピットに戻って予備のサイレンサーに取り替えます。これで再検査をしたところ見事クリア！

さて、最後の車検はブレーキテストですが、その前にデザイン審査の様をお伝えしましょう。



まずは高橋さんが私達のマシンについての説明を3人の審査員に対して行ないます。その後質疑応答形式で進んでいきました。フレームについては高橋さんが、足回りについては盛合さん、パワートレインについては横村さんが詳しく説明しました。あっという間に時間が過ぎていき、30分が過ぎたところで終了です。初めてのデザイン審査でしたので、どんな結果が出るのかまったく予想が付きません。



ブレーキテストに戻ります。これは静止状態から加速してフルブレーキ→四輪ロックしているかを確認するものです。以前からフロントがロックしづらかったのですが、案の定今回うまくいきませんでした。幾つか改良してみたものの中々ロックしません。



そうこうしているうちに、静的審査最後の種目、プレゼンテーションがはじまりました。担当者はスーツに着替えて本部の建物で審査員に自分たちのマシンのセールスポイントをプレゼンします。10分間プレゼンした後にそれに関して質疑応答というかたちです。これもあっという間に終わってしまいました。プレゼンを行なっている一方では、無事ブレーキテストも合格しました！これで明日から動的競技に専念することができます。



さてさて、台風も迫っています。明日はどうなることやら...

大会 2 日目 (9 月 7 日)

朝起きてテレビをつけて、台風の前路を確認します。少し日本海側に遠ざかっているものの、昼から夕方にかけて強風域に入るとのことです。とりあえず午前は予定通り行なわれるとのことなので、急いで会場に向かい準備を始めます。

ピットを立ててマシンの整備に入るものの、空には分厚い雲。そして雨、です。とても走れる状況ではなく、さらにこれから雨・風ともに強くなることが予想され昼のキャプテンミーティングで中止となる旨が主催者から各チームのキャプテンに伝えられました。



オートクロス・エンデュランスを走る吉田・国谷の 2 人と、リザーブドライバーの松本はドライバーズミーティングに出席するため、リーダーの高橋さんはキャプテンミーティングに参加するため会場に残るものの、他のメンバーは宿舎に戻ります。

さて、この日は競技もなくなり特に書くこともないのでドライバーズミーティングについて少し書きましょう。ドライバーズミーティング(以下ドラミ)は動的種目に参加するドライバーを集めてその競技のルールや注意事項、進行の仕方が説明されるものです。ドラミに参加しなかったドライバーは競技に参加することができません。説明もよく聞いておかないとコースを間違えたりする可能性があり減点対象となってしまうこともあります。しっかりと説明を受け、不明な点があれば質問して動的競技に備えます。

この日はこれで終わり。メンバーは宿舎でゆっくり休みます。晩御飯は数名でファミレスにでかけたのですが、今まで減量中だった国谷が力をつけるためにこの日だけはハンバーグを食べていました。彼は大会後の打ち上げで酒を浴びるのを夢見て運転することでしょう。

大会 3 日目 (9 月 8 日)

いよいよ動的競技が行なわれる 3 日目です。台風一過で空は青。路面はまだ少し濡れてはいましたが、アクセラレーション (75mフル加速のタイムを競う) とスキッドパッド (定常円旋回のタイムを競う) が始まります。



路面がやや濡れているため、いつ・どの種目に出走するかが成績に大きく響きます。また前日中止の影響で競技時間も大幅に短縮されています。ただ単に乾くのをお待ちしているとコースクローズドとなり出走できない ノーポイントとなってしまいます。今年初参加の私達としては、全ての競技で着実にポイントを重ねていきたいところ。リーダーの判断でまずはスキッドパッド、その後路面がある程度乾くのを見計らってアクセラに出走することを決めました。



スキッドパッドに出走するのはテクニカルディレクターにして足回り班リーダーの盛合さんです。やはりグリップが足りず、1 本目は滑ってコースアウトです。もう後が無い 2 本目となりましたが、ここは盛合さんがうまくまとめてタイムを出してくれました。競技時間短縮により、本来なら 2 ドライバー合計 4 本のタイムをとる予定でしたが 1 ドライバー 2 本だけとなりました。その難しい状況の中まずは着実に走りきってポイント獲得です。



そして路面が乾いてきたのでアクセラに向かいます。これは私達がかつとも得意とする競技。ドライバーはパワートレイン班リーダーの横村さんです。うちのマシンのエンジンを誰よりも理解している人がアクセラを担当します。1 本目もまずまずのタイムでしたが、2 本目はさらにタイムを縮めることができました。4.289。今まで練習を重ねてきた中で最高のタイムでした。



午後からはすぐにオートクロス(コースを走行して1周のベストラップを競う)が始まります。これもコンディションを気にして長々と待つよりも、早めに走ってしまおうという判断ですぐにコースイン。ドライバーは横浜国大の両エース、吉田・国谷です。まずは吉田からの出走です。

この競技は予定通り2ドライバー合計4本走れることになりました。その中のベストラップがそのまま成績となります。吉田は2本ともに安定した走りをみせたものの、他大学と比べるとやや劣勢なタイムです。国谷も続けて1本目を走ったものの、吉田とほぼ同じタイムです。続けて2本目を走ろうとしたところにシフターのトラブルが発生しました。私達のマシンの目玉としてシフトチェンジがボタン操作で行なえるようにステアリングにスイッチをつけているのですが、その配線を走行中のステアリング操作で切ってしまいました。急いでピットに戻って修復します。そして再びオートクロスに戻ります。これが最後のチャンスというプレッシャーもある中、国谷が素晴らしいタイムを出しました。これまでの3本よりも3秒以上もタイムを縮めることができました。

残す競技はエンデュランス(コースを30周走行して耐久性能を競う)のみ、というところでこの日はおしまい。オートクロスで上位に入ったチームはこの日にエンデュランスを走りますが、私達は明日の昼ということになりました。いよいよ明日は最終日です。

大会 4 日目 (9 月 9 日)

この日で大会は終わりです。

最終日、残す競技はエンデュランスのみ。マシンチェックを終えたらドライバーに任せるのみです。この競技のドライバーも吉田・国谷です。うちのチームのドライバーの特徴は、2人のレベルが高いところで平均しているということです。1人目のドライバーが凄く速くても2人目のドライバーが遅いというチームに比べて、その速いドライバーには敵わないけれども2人のタイムを平均したタイムでは負けないというところがうちの強み。その期待通り、やってくれました。



まずは国谷から走行開始です。アウトラップはコースチェックということもありスピードを抑えての走行でしたが、2ラップ目からは着実にタイムを上げていきます。そしてミスも少ない！他のチームが何本もパイロンタッチ(1本につき2秒ペナルティー)をしていく中、国谷・吉田ともに危なげなく周回を重ねていきます。最終的にパイロンタッチは1本だけでした。



さて、国谷が担当する前半の11周もそろそろ終わりです。最後の数周では日本のトップチームにも引けをとらないタイムをマークしました。ここで吉田に交替です。ドライバー交代時にはトラブルが多発し、ここで涙を流したチームも少なくありません。見守るメンバーに緊張が走る中、危なげなく再スタートを切ることができました。もうあとは11という数を1つ1つ引き算していくのみです。吉田もまったく危なげない走りで周回を重ねていきます。長いようで短く、短いようで長かったこの1年を象徴するように、このエンデュランスも時間の感覚がおかしくなるようでした。しかし、終わりはあるのです。無事にゴールイン！完走です！よかった！本当によかった！これで全競技終了、あとは結果を待つのみです。



さて、他のチームも全て走行を終え、集合写真を撮影した後は表彰式があるのみです。富士スピードウェイ本コースのクリスタルルームに向かいます。ここで私達は、何度も名前を呼ばれる素晴らしい結果を収めることができました。



ルーキー賞 1 位
日本自動車工業会 会長賞 4 位
スポーツマンシップ賞 1 位
ベスト WEB サイト賞 3 位

これらの 4 つの賞を頂くことができました。メンバー全員嬉しく思います。しかし...涙は十分ではありません。正直な気持ちを話せば、悔しさで一杯です。2003 年の 11 月にこのチームが、4 人の手によって立ち上がりました。0 からのスタートということもありましたが、様々な苦難を乗り越えてきました。

立ち上げメンバーには、初参加ということにとらわれず表彰台、さらには優勝という目標がありました。本気で目指していたのです。にもかかわらず、総合成績では 8 位という結果に終わりました。みんなの心の中には、『初参加にしては良い結果だったね、だけでは終わらせない』という目標がありました。

つまり入賞・表彰台・優勝を目指してたのです。残念ながらその目標は来年に持ち越しです。悔しいですが、この気持ちをバネにして来年に向かいたいと思います。



様々な方にお礼を申し上げなければいけません。まずはこの大会を主催してくださっている自動車技術会様。本当に素晴らしい大会を毎年開催してくださり、どうもありがとうございます。次に、私達の活動を支援してくださったスポンサーの皆様。本当に暖かいご支援とご声援、どうもありがとうございました。ここまで来れたのもスポンサー様のおかげです。本当にどうもありがとうございました。そして私達を指導してくださった先生方、アドバイザーの皆様。未熟な私達に色々なものを与えてくださり、本当に感謝しております。他にも、色々な方にお礼を申し上げなければなりません。たくさんすぎてどのようにこの気持ちを表してよいのかわかりません。本当にありきたりな言葉で情けありませんが、どうもありがとうございました！

今ようやく涙が流れてきました。上記の方々に謝辞の言葉を考えると、その皆様の期待に応えることまで後一步だったにも関わらず、そこまで行けなかった悔しさがこみ上げてきました。まだまだ涙は十分ではありません。優勝した金沢大学様のように美しく感動の涙を流せるまで、走っていかなければなりません。ひとまずこれにて速報を終わります。