

Lap105 ● 五輪に見る運転プレッシャー解放術

今回のテーマは、オリンピックの感想文では、自動車雑誌の本分ではない。しかし、ただのオリンピックの感想文では、自動車の雑誌の本分ではない。クルマとの共通性を考えて太田との打ち合わせを進めてみると、オリンピックを見て考えた、ドライバーのプレッシャー解放術というちょっとひねったテーマに突き当たった。

「一」の夏はやっぱりオリンピックにしようということにはすぐには決まった。クルマとの共通性を考えて太田との打ち合わせを進めてみると、オリンピックを見て考えた、ドライバーのプレッシャー解放術というちょっとひねったテーマに突き当たった。

緊張・プレッシャーとうまく付き合うには…

まず体操団体という競技、あれはどうなんだろうね…。団体とはいうけど、競技内容は基本的に個人戦で、チームワークを發揮する要素はなさそう。

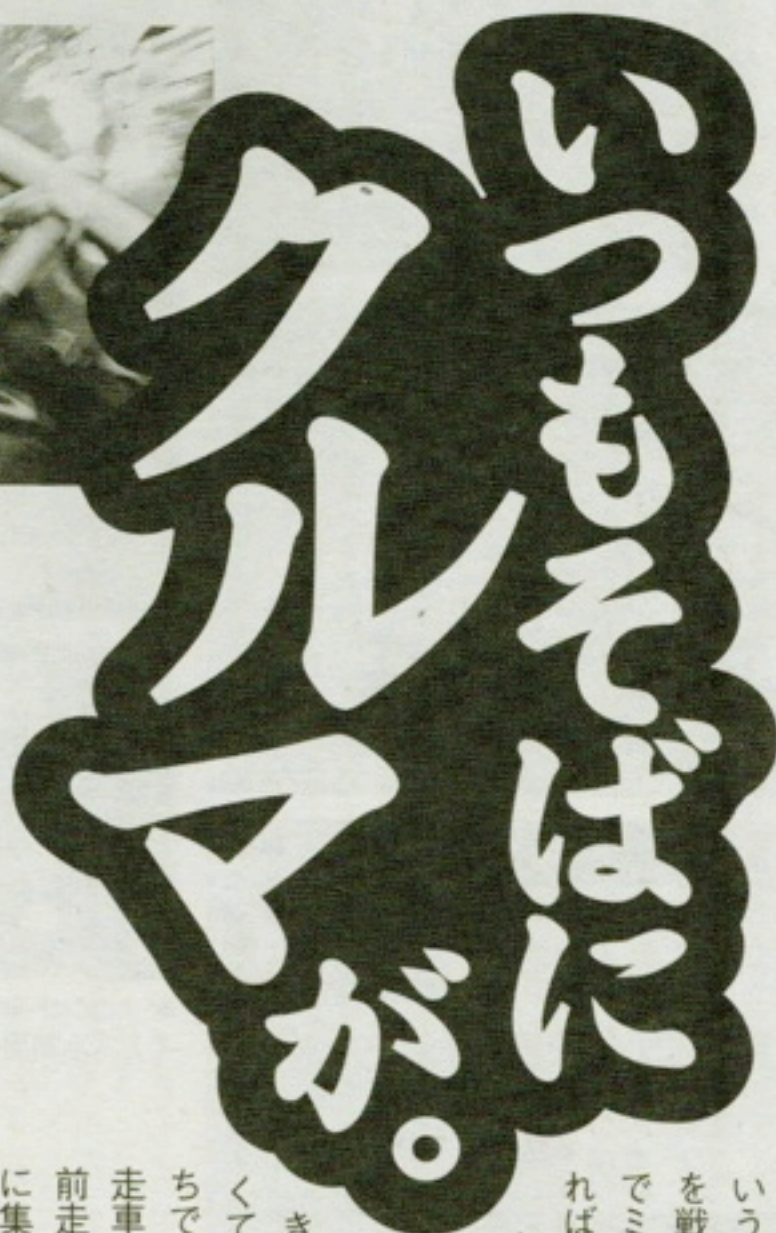
ル・マン24時間などの耐久レースでは、同じマシンを3人のドライバーが交互に運転をするので、たとえば第1走者がタイヤやミッションに負担をかけたら、第2走者は良い成績をあげられない。そういう面では、互いをかばい合うチームワークの連携が必要となる。

ところが体操は自分のミスをして誰かがカバーしてくれるわけで



■文：太田哲也

はない。演技はひとりだけなのに、失敗すればみんなに迷惑がかかる。そういう意味では個人戦よりもプレッシャーが大きいだろう。日本男子は団体戦でミスを連発したが、そういう強いプレッシャーがあるからなのかもしれない。



スなのかもしれない。

レースの場合も、あまりにプレッシャーがあると、失敗を誘発しやすい。僕が新人時代のエピソードだが、FJ1600という入門フォーミュラで選手権を戦っていた頃、よくスタートでミスをした。普通のようにすればいいんだ、と自分に言い聞かせてもいつも失敗し、そのたびにポールポジションの有利さが消えてしまう。

問題は、スタート後も引きずって「すぐに抜き返さなくては…」という動揺した気持ちで、毎コーナーで無理して前走車のインを狙ってしまうこと。前走車はインを閉めてブロックに集中する。2台のペースが落ちてやがて後続が追いついてくる。前後の敵と戦いをしなくてはならなくなり、勝つチャンスが減る。毎レース、このパターンにはまっていた。

あるとき、チャンピオンがかった最終戦で、開き直って、「今日はスタートを絶対に失敗してやる！」と自分に宣言した。それを前提に、スタートミスの後にそれまでのように闇雲に抜こうとせず、チャンスを狙って相手の裏をかく作戦を立てた。抜き返すイメージを持ってスタートを迎えたところ、「あれれれ」というくらい抜群のスタートが

切れた。要するに気持ちの持ちようなのだ。プレッシャーとうまく付き合いたい。

オリンピックもレースも一発勝負の厳しい世界だ

僕はレースを始めたのが遅かった。FJやF3に乗った時も、周囲はキャリアのある選手ばかり。でも1年目で結果を出さなければプロへの道はない。練習できればいいが、雇われドライバーに練習時間を与えてくれるほどの世界は甘くはない。

そういう時にとっても役立つのは、人の走りを見て、速く走る方法論を考えることだった。

その下地は高校時代、ラグビー部の監督に作られた。オールジャパンの名監督で、1年生の僕をフルバックにした。フルバックとは一番後ろで敵をタックルで止めるポジションだ。ある大事な試合で僕は相手ウイングのフェイントに引っかかり、片手だけしか身体に触れられず抜かれてしまった。試合後にすごい形相の監督に言われた。「オマエさんは、どっちの足にタックルしようとしたのよ?」

どっちの足もこうもない。よく意味がわからなかったけど、一応「軸足ですかね」と答えたら「バカッ」と。

監督によれば、軸足を止めて

も片方の足が着地するから踏ん張れる。上がっている方の足を狙えば全速で走っている相手は倒れるしかない。「もっと頭を使え！」と言われた。

とは言え、上がっている足を狙ってタックルするのは難しい。しかしそういうことを考えることがスポーツは大事だということとを僕は高校の3年間で学んだ。

オリンピックでは自転車競技もやっていた。オーバルコースをふたりで競争するのだが、スタートは相手の様子を見ながらゆっくりと走りだす。そしてラスト2周くらいで相手の出方を見てから仕掛ける。どうやら体力を温存する作戦のようだ。

でも日本選手が温存しすぎて仕掛けどころに失敗し、解説者が強化委員でもある中野浩一氏が

だったものだから、テレビでボロクソに言われていた。少しかわいそうだったが、見ていて笑ってしまった。

そこで思い出したのは、僕もその昔、QFタイヤを温存しすぎてよく失敗したことだ。

当時、グラチャンというトップカテゴリーがあって、1周だけしか持たない予選用(QF)タイヤ使用が認められていた。

タイム計測に入る前にペースを上げて早めにタイヤを温めるとタイヤがブローしてしまう。いいタイムを出すには計測直前までできるだけゆっくり走ってタイヤを温存した方がよい。でもゆっくり過ぎるとタイヤが温まらず、1コーナーでオーバーランしてしまう。

その日初めて走るサーキット、決勝用よりも2〜3秒も速いタ

イムを出すQFタイヤ、それを初めて使う1コーナーでは決勝タイヤよりもずっとブレーキポイントを遅らせなければならぬ。でも温まっていくかいないか、ブレーキを踏んでみるまでわからない。あれは緊張したなあ…。

一発勝負の時こそ、 気持ちを抑えこんで挑む

オリンピックを見ていて、改めてプレッシャーと戦う難しさを感じた。プレッシャーをコントロールできるになりたい。そこに面白さもある。

僕が校長を務める「Team 2008」では、今年から「スパタイ GP (スーパータイムアタックグランプリ)」という競技を始めた。SS (スペシャルステージ) では、同時走行でのタイム上位者で1ラップのみ計測を一人ひとり再度行う。ここで注目なのは、それが主催者としての狙いでもあるのだが、出場選手の多くは一発勝負の本番で気負ってしまっている。練習走行を上回るタイムが出せないことだ。1コーナーでオーバーランしてリズムが崩

れ、その後がメロメロとなってしまふ。

さらにレギュレーションで、スピンとコースアウトした場合に失格。接触はもとより、幅寄せなどのマナー違反も失格となるので、嫌でもプレッシャーは高まる。

一発勝負のアドバイスとして、うちの講師でもあり、オートバヤの鈴鹿8耐で何度もポールを取っている伊藤真一選手によるコメントを紹介しよう。

「予選だと自然と気持ちが高ぶるから、ちょっと抑え気味でちょうどいい。好タイムのコツは、各コーナーをきっちりミスなくまとめること」

何回もポールポジションを獲得してきた言葉には重みがある。

オリンピックで気付いたプレッシャー関連のネタをもうひとつ。柔道女子で金メダルを獲得した松本薫選手は、試合前にすごい形相で手を振り回したり怒ったりして闘志をむき出しにしていた。その一方で、サッカーのなでしこジャパンは試合中も選手たちは笑顔で、それなのに強敵をばったばたと倒していった。あれはどっちがいいのだろうか？

僕の場合は自分が「マシン」になる。レースを始めて3〜4

年くらいしてできるようになったのだが、まるで誰かがゲームマシンをやっているのを後ろから覗き込んでいるような感じで、感覚で運転する。それだと恐怖心もさほど抱かず、さりとして冷静さも失わず、運転に集中できる。走りながらいろいろと戦略を立てることもできる。

この方法がベストであると長年信じていたが、今回のオリンピックで新しい手法を考え出した。それを披露してコラムの終わりとしよう。

乗車前は柔道の松本薫選手のようにめっちゃくちゃ吼えて怒ってテンションを上げる。そしてヘルメットを被ったら、なでしこのように笑う。今まではどちらかというとコーナーでは歯を食いしばっていたが、これからはヘルメットの中では、笑顔笑顔。どうだろうか…。



▲ピットアウトして予選に向かう時が一番プレッシャーがかかり緊張する瞬間だろう。そんな時こそはやる気持ちを抑えてミスなくアタックすることが大事だという(写真はイメージ)

●9月26日(水)～28日(金)東京国際展示場「ビッグサイト」東展示ホールにて開催される国際福祉機器展にて、今年もSUBARU×太田哲也の提案「夢をあきらめない(仮)」を提案するPVに、太田哲也がBRZに乗って出演します。