

世界最速の  
モータースポーツ  
「レッドブル・エアレース」

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオビニオンを直球で発信し世相を斬る「オレの話を聞け!」。第29回は、日本初開催の「空のF1」と呼ばれる「レッドブル・エアレース」を観戦して感じたこと。日本でもこの規模のモーターレースが可能になったことに感慨もひとしおだ。

REPORT ● 太田哲也 (Tetsuya Ota)

PHOTO ● 市 健治 (Kenji Ichi)

Red Bull Content Pool

# オレの話を聞け!

## 太田哲也の

**ア** メリカ人って発想のスケールが大きいよな。海の上にパイロンを立ててそこで飛行機レースをやるなんて発想、日本人に思いつきそうにない。もし飛行機が落ちて、そこが高速度路や団地だったらどうする。安全面などを考えると単に参加者や主催者だけでなく、町や市、あらゆる行政団体の協力が必要で、開催にこぎつけるまでの膨大な努力が想像できる。単純に飛行機のレ-

スってどんなのだろうと思って興味本位で出かけた「レッドブル・エアレース・ワールドチャンピオンシップ」だが、関係者の努力や千葉市/浦安市などの理解はエアレースに限らず、日本のモータースポーツ全体にとっても前進だと感じた。

### 空のF1、エアレース

千葉市幕張のマリンスタジアムの脇を通り防砂林の中を抜けて浜辺に着くと、忽然と巨大な管制塔が出現した。あれ、こんなところにこんなものがあつたっけ? ここが地元を担当編集が「何もありません。普段ここは浜の駐車場です」。それ以外にも鉄鋼で組まれたプレスルームやVIPハウスが今回のためだけに建てられている。毎回、こうした大がかりな仕掛けとともに世界を転戦するのだからほんばな規模ではない。飛行機がぐくぐり抜ける海上パイロンの中も見せてもらった。パイロンを飛行機が倒すと「引き裂いてしま

うと」、猛スピードでクルーがゴムボートで駆けつけ2分以内に修復を終える。パイロンは薄いビニールのような素材でできていて、チャックで簡単に取り外しができるようになっていた。

前回のドバイ大会では、数十回もパイロン修復に出動したそう。もしパイロンタッチの度に多くの時間を待たされるとしたら、観ていてつまらないものになってしまうだろう。観客目線であることに感心する。「でもなぜ数十回も?」とクルーに質問したら、「風が強かったから」だそう。カーレースの場合は風が強くてコーナーリングにはさほど影響がないが、エアレースは飛行機をバンクさせるので強風だと右と左のターニングで大きく操縦性が変わるのだ。さて飛行機の運転とはどういうも

のだろう。プレスルームにビデオ映像で見られる装置があつたので体験してみた。まず離陸だがわりとゆっくりとした速度でふわっと浮き上がる。最高速は350km/h程度らしい。ル・マンでグループCカーやフェラーリF40GT Eが出す程度の速度である。ル・マンのあの真っ暗な狭いコースを走るよりスピード感はない。ただしパイロンを抜ける際90



### Red Bull Air Race 2015 Chiba

レースはまず1機ずつのタイムアタックで順位が決められ、第2ステージは1位と最後尾、2位と最後尾から2番目の選手が対決する組み合わせとなる。パイロンのライン取りは、最短距離を小回りするか大回りしてスピードに乗せるかはパイロットの自由で、そういう意味でコースが限定されているサーキット走行に比べて走り方の自由度とコースアウトのマージンは高そう。しかしパイロン間の通過時は機体を水平に保つことや、機体に10G以上の重力加速度がかかると失格になるなど、エアレースならではのルールがある。





## RACEPLANES

レースに用いられる機体は高速飛行中でも同時に垂直飛行に移行できる高機動かつ機敏さが特徴。マスタークラス用のEDGE 540、MXS-R、CORVUS RACER 540、チャレンジクラス用のEXTRA 330LXから各チームが任意で機体をチョイスしている。2014年からは各チーム共通のエンジン(ライカミング社製E85水平対向6気筒、最高出力350ps)とプロペラの使用が義務づけられ、最高速は425.97km/hに迫る。アジア人初のパイロットで、4年目のシーズンとなる室屋義秀選手はFALKENとプライトリングをパートナーに、EDGE 540でシーズンを戦っている。



度くらい機体が傾くので「おっと」とと声が出るし、元来が高所恐怖症だから宙返りして機種を引き上げると、地面に激突しないか心配になった。

コーナリング(パイロンのスラローム)に関しては、クルマと同じように先読みタイミングの取り方は一緒だが、ここに横風の要素が入ってくるわけで、そうなるほど難易度は一気に上がるはずだ。そもそも横はともかく縦方向はカーレーサーにはない要素で、その分操縦が難しい乗り物だと思った。

それとパイロットだが、年齢層が高いのが印象的だった。50代や60代の方が現役で飛んでいる。昨今のF1は未成年者が出るようになって、それを見てオレが思うのは「すごい若者が出てきたな」ではなく、経験のない若年でも運転できるように「マシンが簡単になった」だ。昔はドライバーがやらなければならなかったことをマシンの自動デバイスやシステムが補完してくれる。でもそうやっていくとリアルさが欠ける。ただ速いだけ。オレとしてはマシン性能や根性、反射神経の凄さではなく、「運転」という動作を行う職人的技量に関心がある。なので最近ではF1へ

の関心が薄れている。速さよりも「うまく」に惹かれるのだ。そういう意味でとらえるならエアレースの運転は安全性への配慮も含めて老練なうまさや経験が必須なのだろう。より感情移入ができた

## エアレースがもたらすモノ

今回のエアレースは70億円の経済効果があるというが、安全に対して

いでしょ」的で、「コーナーで(地面に座って)ドライバーのテクニクの違いを見たらどうですか」みたいな、少し上から視線なところがある。しかしエアレースの場合は「見たことも関心もなかった人が来て楽しめる」ことを前提にやっている節がある。テクニクがうんぬんではなく、会場全体の雰囲気を楽しんでもらう。どちらがよいということではないが、こういう楽しみ方の提案によって間口が広がるはずだ。実際に老若男女さまざまなタイプの人たちが観に来ていた。

今回、こういうモータースポーツイベントに行政が理解を示したこと、も今後の日本のモータースポーツ発展につながるに違いない。ぜひ来年も来てほしいものだ。

そして、オレより年配の選手もいるし日本人選手も活躍しているから、オレもエアレースをやってみようか……そう思ったのだが、よくよく考えてみれば、オレは高所恐怖症だから無理だな。



## ORGANIZATION

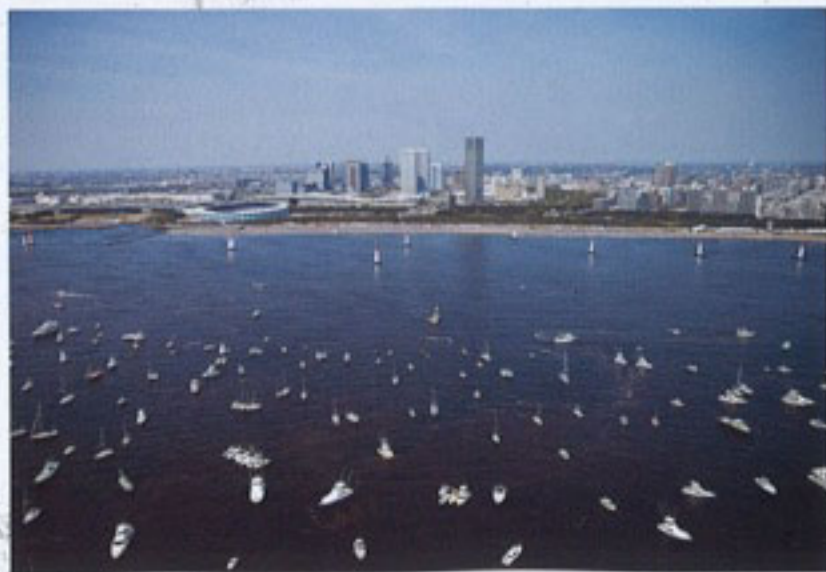
普段は何もない幕張の浜辺に、国際規格のサーキットにも劣らぬ立派な管制塔が設置されているのには驚かされた。これだけでもかなりのコストがかかっていると思うが、日本最長の人工ビーチと言われる幕張海岸公園全体を会場に用いた規模はスゴイの一言。レース自体は海上に設置したパイロン(エアゲート)で設定した1周およそ6kmのレーストラックを2周してタイムを競うわけだが、各ヒート間にはジェットスキーやフライボードなどの様々なアトラクションを行ってエンターテインメント性も高いと感じた。



Tetsuya OTA ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON with Mercedes-Benz 8/1(土)袖ヶ浦フォレストレースウェイで開催



「正しい運転を楽しく学ぶ」をテーマとしたドライビングレッスンを、太田哲也氏を校長に迎えて開催。今回は教習車として、メルセデス・ベンツ日本の協力によってメルセデスAMG GTなどが集う予定。レッスンメニューはベーシック(参加費:1万8500円)、アドバンスクラス(同:2万5000円)の他、コースを1周回りで走ることができるスパイロP(同:2万6500円)も開催する。詳細はウェブにて。http://www.sportsdriving.jp



## AUDIENCE

観客は2日間で12万人にのぼった。浜辺にイスを出して観る人、エクストラチャージを払ってハウスから観る人、そして海上のクルーザーやヨットから観る人など様々だ。クルーザーの甲板ではおそらくだがピキの美女がいてシャンパンを飲みながらパーティをやっているのかな。最高の贅沢だ。そういうレジャーのあり方って、なかなか日本ではないのではないかな。海上に群集したクルーザーを見ていたらドン・ジョンソンの「特捜刑事マイアミバイス」のシーンが浮かんできた。日本でもこういう派手な遊び方ができるようになったら経済効果としてそれはそれでよいことだ。