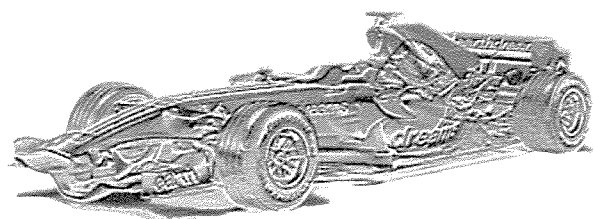


第3期 Honda F1 プロジェクトメンバーの一人ひとこと



私は、99年入社(当時MSD)なので、第3期F1活動を、ほぼ全て見る事ができました。この10年で、沢山の方々と、多くの喜怒哀楽を共にし、限られた時間内でチャレンジングな業務を行えた事は、非常に良い経験・思い出となりました。

青木 大輔

2008/11/17-19 のバルセロナテスト。
私にとって、データエンジニアとしての、最初の実走テストであった。

HONDA にとって、第3期 F1 としての、最後の実走テストとなった。

正直、もっとやりたかった。

折角、データエンジニアやり始めたのに。

秋元 賢治

KERS の ALPL として技術全般を統括させていただきました。プロジェクトメンバーの皆さん、現地スタッフの皆さんの多大な尽力のおかげで、レギュレーション初年度から戦闘力のあるユニットに仕上がったと自負しております。本当に楽しかったです。このような機会を与えてくださいましたマネジメントの皆さん、力を絞りつくして目標性能や日程に追いついてくれたメンバーの皆さん、UKやドイツでの生活を支えてくれました仲間たちに深くお礼申し上げます。本当にありがとうございました。

新 博文

HRD 機械加工部門メンバーはローカルスタッフでありHGT同様の加工ができる迄、現地にて指導をしてきた。現在はHRD 発の物製作が出来ており、HRD 自立化に貢献したと実感。異文化で考え方も違う相手を共感させるには現場・現物が原点。この経験を後進育成に活かす。

新井 利和

入社以来、私を育ててくれた第3期F1。チャレンジ精神を具現化したような環境で、素晴らしい人達に会い、素晴らしい経験をすることができましたが、自分は幸せであったとは思いません。最高に幸せでした！！ありがとう、そしていつの日か・・・。

石井 嘉

私の夢は、自分の手がけた F1 マシンでのチャンピオン獲得です。2008 年に入社し、その 10 月に MS に配属された直後に F1 撤退が決定しました。直接第3期の活動に関わらず、悔しい思いをしました。この気持ちを心に留め、第4期で夢を実現させたいです。

盆子原 康晴

3年間 F1 エンジン動弁系材料開発に携わり、DLC や Ti 材料、表面形態制御など最先端の技術に関わることが出来ました。そして、'06 ハンガリー GP でのバトンの勝利の感動は今でも忘れられません。遠くない将来の復帰を信じてます！

伊藤 直彰

2008 年4月に入社し、10月にMSに配属されF1エンジンの設計を行うことになり、夢だったF1のエンジニアになってモチベーションが高まっているときの撤退で、非常に残念でしたが、第3期F1の開発に少しでも携われたことを誇りに思います。

伊藤 裕規

常に前進で開発を行って日々精進してきました。しかし実際の成績が伴わず、非常に悔しい日々を過ごした事が忘れられません。まだまだ努力不足でした。この鬱憤を次の開発に生かして行けばまたこの活動が若手中心で復活してもらえると信じております。

今井 信幸

「レースで勝つ」という単純で明快な目標。

振り返ると、常に馬力を出すことだけを追い求めている自分がいた。すべてを自分達の手でやり切るという信念、負けても壊れても諦めない ENG 屋としての根性。

でも、第3期 F1 は CART のように単純なレースではなかった・・・。

勝てないまま終わるこの悔しさを、次の世界で活かしていきたい。

鷓篋 由之

第3期 F1 メンバーの一員に成れたこと。それは、物心が付くころからの夢が叶った瞬間でした。この経験と思い出を糧に、新たな夢へ邁進していきます。最後に昔の自分へ一言、'叶えたよ 小さな私の大きな夢'

内田 翼

Honda入社時よりの希望であったF1開発の現場で、チャレンジングな業務を経験出来た事は人生の大きな糧となりました。チャンスを応援してくれた全ての方々に感謝し、今後も“Never give up!”の精神で、何事にも取り組んでいきたいと思ひます。

浦木 護

少年の日のあこがれ、夢、目標、エンジン屋、チャンス、喜び、BAR HONDA、がむしゃら、期待、興奮、ひたむき、蓄積、苦難、ALL HONDA、現場経験、世界、文化、優勝、歓喜、挫折、挑戦、奮闘、無念、成長、仲間、全部、ありがとう。

遠藤 一

約6年間、空力開発を通じて第三期ホンダ F1 プロジェクトに携わりました。数え切れないほど沢山の貴重な経験をさせて頂きましたが、自ら考案した『FOX EAR』を装着しての優勝は本当に最高の瞬間でした。

大久保 剛

私は入社から約8年、F1エンジンの開発に携わってきました。最初は仕事のペースについて行けず、体力的に非常に厳しかった事を今でも良く覚えています。F1での経験は、私の仕事の基礎を作ってくれたばかりでなく、仲間と協力することの大切さも教えてくれた非常に貴重なものです。

大倉 康裕

ENG 軽量化に向け、高強度材 Mg 鋳造・Al 真空薄肉鋳造および X 線 CT を活用した徹底した高品質鋳物を実戦投入した。この高い造り技術を通し経験した様々な事を、今後の業務でもチャレンジングに行いたい。

大嶋 裕司

2000年から3年間、F1 海外出張のお手伝いをさせて頂きました。

途中からレース棟で仕事が出来るようになり、より身近にF1を感じながら、チームの一員であることを実感し、テレビの前で一喜一憂した事を思い出します。微力でしたが、共に戦い・共感出来たことを誇りに思います。

大塚 亮介

レースで勝つというシンプルな目標で、ユニット性能を最優先に開発ができました。

結果素晴らしい熱伝導を有したヒートスプレッドをレース適用まで持っていくことができました

奥村 雅敏

2003年入社配属より撤退までの約5年3ヶ月、厳しかったがあつという間の夢の様な出来事でした。開発、Test、Raceを通じて様々な人と出会い協力し、沢山の知識、技術、経験を得る事ができました。そして何より沢山の感激をくれたファンに感謝！！

小澤 徹

HONDA 初オリジナル GBX 実戦投入への困難を組織力と技術力そしてスピードで克服し、全戦レーストラブル“0”も達成、シームレスシフトを支える高精度仕上げ技術への挑戦と軽量ファイナルの輝きが我々の誇りである。この F1 での充実感・達成感を次へ活かしていきたい。

小田桐 伸

我々が製作した物から不具合品を流出させない。それが F1に携わる者の責務でありやりがいでした。加工精度はもとより表面のキズ・ダコンに対し一つずつ課題を解決し高品質保証を構築。品質と日程両立は大変であったが、今後もこの経験を物供給に活かしていく。

笠井 時男

2001年から2008年まで電装開発に携わってきました。

翌年3月の開幕戦までに開発を完了させて車をグリッドに付けるという、明確で言い訳の出来ない目標に向かって仕事をした経験は、現在の量産車開発にも役立っていると思います。

軽部 俊和

1年半と言う短い中での開発は困難を極めました、しかしチームメンバー及び HRF1 のエンジニアを始め KERS に関わった全ての人の思いが一つとなったことで、世界初の HEV F1 を走らせることができました、特に HRF1 のダンカン及び英訳の大野さんには敬意を表します、みんな本当にありがとう！

喜多 真佐人

レースの厳しさを体感し、素晴らしい技術者、人物に接することができたのは貴重な経験となりました。10年後には、追いつき追い越します。ホンダが突き抜けた技術で世界中に感動を与え、チャンピオンを獲る日を夢見て。

木村 寛

短い間でしたが、優れた技術者の中で多くの事を学ぶことができたことが私の財産です。

また、素晴らしい仲間達と F1 を戦うことができたことを誇りに思います。

京光 達哉

自分の部品については、あと1年あれば F1 に載ったのに…という結果でしたが、それも含めてレースだったのだと改めて感じています。

時間との戦い、性能との戦い、自分との戦い…

幼い頃からの夢舞台で貴重な体験をすることができ、本当に感謝しています。

河野 誉得

約 10 年 G/BOX と ENG 領域にて F1 に携わらせて頂きました。直接、肌でホンダ DNA を感じる貴重な経験ができ、共にやってきた仲間をはじめ、レースという特異な分野にもかかわらず御協力頂いた御取引先様にも感謝申し上げます。第4期は絶対 No.1 に！

小長谷 大樹

2000 年 F1 を初めてテレビでみて F1 に憧れ・惚れ込み HONDA に入りました。第3期 F1 は私の人生にとって夢という大きな希望をもらい、F1 にたずさわられる夢が叶った大事な 10 年間です。でもまだ私の夢は終わっていません。私の今の夢は第4期 F1 のエンジニアになることです！！

小林 恵

みなさまのお近くで仕事させていただきまして数年のときは、自分は F1 が好きであったのではなく、F1 での目標に全力で立ち向かわれているみなさまのお手配をすることが、なによりの歓びであることを実感させてくれました。多くの勇気をいただきました。

ありがとうございました。

小柳 祐一

私は、2005 入社以降約 3 年間試作にてレースインジェクターに携わってきました。09 に向けてという最中の F1 活動終了となってしまう心残りではありますが、ハンガリーでの貴重な 1 勝を得ることができ、大変感動したのを今でも覚えています。

酒井 洋平

MS 材料に配属され 2 ヶ月間と短い間でしたが、大変密度の濃い経験をさせていただきました。

その中で強く感じたことは自分の任された仕事領域だけに隔たらず、他領域との交流が重要であるという事です。この経験を今後の業務にも是非活かしたいと思います。

櫻井 勝俊

突然の F1 撤退、本当に残念でショックでした。

私は、チャレンジ公募を受けて 2006 年 4 月より狭山工場から異動してきて、三年近く部品管理業務をさせていただきました。

F1 業務を通して学んだ事や失敗も多々ありましたが、皆様、大変お世話になりました。モータースポーツの頂点、F1 業務に係われた事は一生の宝です！

佐々木 聡

KERS 要員として MS に異動して撤退まで 1 年 3 ヶ月あまりでしたが、ベンチテストからサーキット実走テストまで多くの人に支えられながら多くのことを学ばせて頂きました。この経験を次へ活かしていけるよう更に精進します。ありがとうございました。

佐藤 欽士

超高回転 ENG の信頼性保証に向け、動弁系バルブガイドの難削材・小径化ニーズを追求し続け、生産性見極めにより実戦投入を果たして来た。困難な物造りに於いても F1 を通じて得た取組み姿勢を多方面で活かすと共に、第三期に携われたことに深く感謝します。

佐藤 政克

もう少し時間が欲しかった事、結果を出せなかった事は悔しいです。それは第四期に向けての糧として日々の仕事に打ち込んで努力していきます。一年半と言う短い間でしたが F1 に携わる事を自ら希望し、参加出来た事を誇りに思い、チャンスを頂けた事に感謝します。

澤田 真

負けっぱなしで撤退しました。リベンジの場を失いました。一生分の屈辱を味わいました。そして舞台は量産開発の場へと変わりました。技術力において、他社の後ろを走る事は許されません。トップを独走する為に少しでも役に立てれば、と思います。

澤田 陽介

初めて F1 を見たのは小学 1 年生 セナ×マクラーレン・ホンダの全盛期でした。2000 年に F1 復帰した時は高校生。琢磨選手の活躍、第3期初優勝の時は大学生。そして、2008 年 Honda 入社。研究所の F1 エンジン設計に配属されて 2 ヶ月後、F1 撤退。本当に残念ですが、第4期待ってますよ！

茂田 佑樹

2008 年 1 月に MS に異動となったので、F1 活動は丁度 1 年くらいでした。勉強だけで終わってしまった感じがありますが、スピード優先、先を予測しての開発推進、選択肢の持ち方等を早い時期に経験できたことは、これからの財産になると思います。

島田 健太郎

子供の頃から憧れていた F1 の舞台に参加出来て、本当に楽しかったです。年間優勝できずに撤退するのは残念ですが、Test での目まぐるしい忙しさや Race 現場の緊張感経験でき、何といってもハンガリーにて優勝の現場に実際に立てたのは一生の思い出です

島田 貴史

私が、MS_BL を任されたのはまさに「青天の霹靂」という感じがぴったりの 2007 年 8 月 30 の事であった。一本の電話は「9月1日からMSの執行役員をやれ！」との業務指示であった。明後日からとの…。それから1年半はあっという間に過ぎた。最初にポイントを獲得した「バルセロナ」では心臓が飛び出しそうにドキドキしたものだ。6位でだが、これで優勝争いしたらどうなるのだろうか？と思った。今年は、戦績は振るわなかったものの、闘将ロスを加えホンダチームは確実に実力をつけてきた1年であった。その成果を来年出せないのは、非常に残念ではあるが、その分も皆が次の職場で思いを晴らすように大活躍してもらうことを願って、当然そうなると思うが、MSでの執行に終止符を打とう。

鈴木 克彦

世界と戦うことができ刺激になった。自分の実力が、どの位置にあるのか？が良く分かった。志半ばで去ることになったが、まだまだ遣りたいことがあった。そう思える環境で働けたのは、いいことだったと思う。今度はもっと勝ちたい。

高崎 史朗

2001 年 10 月より社内チャレンジ公募によりレース開発の一員とさせて頂き、LIC レース部品管理に約7年間所属させて頂きました。F-1 開発における私の Sec は物流推進という裏方のまた裏方という業務でしたが時間単位で変化する情報や物流に、いかにリアルタイムに対応出来るかについて飽く無き追求することが出来ました。残念ながら最速物流システム立上げ前での撤退となりましたが、システム開発や物流推進業務の中で”勝利は人と人との信頼関係と協力の上に成り立つ”ことを学ばせて頂きました。第4期を期待して…

高橋 健

始まり方と終わり方が唐突であったが、あっという間の10年間。

個々の技術を高める大切さと、それだけでは勝てないことで、人が車を速く走らせ、競うことの奥深さを、改めて認識させられた。

F1の難しさと面白さを、極め切れずに終わるのは、とても残念。

田中 尋真

エンジン設計として参画させてもらう中で、「世界一」を意識した設計を行う難しさと楽しさを学びました。EU独自の思想・視点の違いと言う新たな考え方に触れられた事も、非常に貴重でした。

中鉢 勝芳

私はスーパーアグリのエンジン担当技術者として F1 世界選手権を転戦しました。オールジャパン体制(日本国籍チーム、日本人チーム代表、日本人ドライバー、日本製タイヤ、日本製エンジン)で入賞できたことを誇りに思います。ご声援ありがとうございました。

塚本 能人

開発に御協力頂きました取引先の皆様と、いつも快く相談ののって頂きました他室課の皆様はこの場を借りて御礼申し上げます。

資源を集中して頂き思う存分に開発できました。エンジニア冥利に尽きます。

土屋 雅之

幼い頃からの夢の舞台で戦えて凄く幸せでした。今回の撤退は残念ですが、F1を経験出来た事を誇りにし、自分に出来る事を精一杯やって行きたいと思います。今まで応援して下さいましたファンの方々、本当に有難う御座いました。また、第四期で逢いましょう。

坪井 弘樹

KERS 開発に携わりました。1年半にも満たない短い期間でしたが、非常に濃密な時間を過ごせたことを、支えて頂いた全ての方々に感謝します。ここでの経験は、今後の活動に生かすことで、より価値あるものにしたいと思います。ありがとうございました。

出口 真也

Honda入社以来レース電装エンジニアとして微力ながらF1技術の一端を担いました。

2006年SAF1のサポートで参画、F1技術を目の当たりにし三現主義を大いに感じられました。

F1で培った技術と精神を近い未来、身近な生活に反映できるよう努力したい。

時本 晶子

ENG 鋳物型担当者として、CATIA V5 による設計・造りの 3D データの一元化および鋳造凝固 CAE の全適を行うことで、効率向上・鋳物初期品質向上に大きく寄与する事が出来た。このことは自分自身の誇りであり、今後の業務へ活かして行きたい。

常盤 洋介

F1 エンジン鋳物中子担当として、02年 EUR GP 投入の狭軸間クローズドブロックまたその後の複雑中子シリンダーヘッドなど新中子技術を実戦投入出来た。第3期F1は、最後まで諦めないチャレンジ精神とアイデアが現実・現物に成ることを体験出来たことです。

戸塚 雅則

わずか17か月のKERS開発でしたが、世界NO.1を目指してハイブリッド技術では負けたくないというメンバの熱い思いの中、今までにない密度の濃い開発をして09レース仕様もう一歩のところまで開発に参画できたことは大変幸せな経験でした。

豊田 泰弘

入社以来、希望であったF1の空力開発の業務に携わることができ、また、最終的にはHRFへの駐在も果たすことができ、私の人生の中で大切な時間であったと思います。

また、いつかF1に再チャレンジするときは私も、もう一度チャレンジしたいと思います。

中井 祐輔

子供の頃から憧れだったF1という世界一を争う最高の舞台でエンジン設計、ギヤボックス設計を担当させていただくことができました。この大変貴重な経験をさせていただいたことに対し、ご協力して頂いたすべての皆さんに感謝いたします。ありがとうございました。

中川 康夫

私は2002年より約7年間F1ギヤボックスの開発に携わりました。

F1用部品の強度や精度、高度な制御プログラムはさることながら、開発スピードやレース投入までのプロセスなど様々な事を勉強させていただきました。

苦勞の先にある感動は忘れません。

永田 博重

ギヤ開発を担当した長沼輝興です。第3期F1は結果を残せませんでしたが、この論文によって我々が行った成果が残っていく事は嬉しく思います。個人的には子供の頃から憧れたF1に関われて、とても幸せでした。F1チームの仲間には心から感謝いたします。

長沼 輝興

2002年、当時、私がJ.VのRaceエンジニアを担当していた時の事ですが、当時のENGについて走行後のエンジンコメントを確認するとジャックからはHONDAのENGは馬(hose)では無く、ろば(donky)だと、馬鹿にされた事を思い出します。

当時はローターリーTHなど新しい投入項目もTryしましたが、良い結果が出ず研究所及び実走メンバーも大変苦勞しました。

その悔しさをバネにシーズン途中ではありますが新ENG投入、その後、ジャックからはDonkyという言葉は消え、Power, DRともに問題無いENGへと進化を遂げました。Raceでの結果は中々出ませんでした。我々がチャレンジした結果をドライバも認めてくれた事が私達ENG屋の誇りです。

中村 聡

職人芸と言われた、エキゾーストパイプ造りに携わった第三期。脈動効果を狙いENG性能向上に向け躍起になった別案製作、段付・隔壁・コンパクト化等、数々の造りの難題をクリアし具現化する事で開発を支援し、喜びを感じ達成感を味わってきた。進化したEXPI、培ったK/Hは今後に活かさればと思う。

中山 巧匠

F1活動において現場で経験させていただいた様々な仕事は非常に良い経験であり辛い事も楽しい事も両方ありましたが非常にやりがいもあり自分の自信につながる事ばかりでしたその現場での経験は必ずやこれからの仕事に生かしていけると思っています

成合 桂

03年9月から5年余り活動に関わり幾多のことにチャレンジ出来た。

04年鈴鹿、レースの余韻も冷めた宵の頃、メインスタンドから突然のHONDAコール。メンバー一同コースまで出向き、生で感じ取ったファンの熱い想い・期待が、励み・支えとなった。

新原 雄二

2002年に、CART ENG開発を終了して、F1開発に合流した。バルブシートのクラッド化を担当したが、チーム、試作課、EG、協力メーカーに助けをもらって完成させることができた。苦勞して実用化した時の達成感は、格別であった。

西田 浩明

実は幻の V8 先行エンジンが一番印象的です。'06 のレギュレーション変更で先駆けて'04 シャシに無理やり載せたものですが、KERS と並び Honda が 1 番乗りでした。私は GT に籍を移しますが、今後も 1 番乗りも含めた「1 番」にこだわっていきます。

西森 顕

99 年 HRD 立上から 09 年 HRD & F 統合計画まで設備インフラ検討メンバーとして、F1 に間接的ではあれ携われた事は、自身にとって誇りであり、素晴らしい経験となりました。また、現在も自身が導入した設備で成果が出ている事も設管マン冥利に尽きる幸せと感じています。今後は復活に際し、貴重な経験を伝承する事で答えていく所存です。

萩原 正道

入社以来 5 年間 F1 開発業務に関わり、レース現場での独特の緊張感、その中で後悔しないためにやりきることの大切さ、自分の開発したものが搭載され車が走る喜びなどレースでしか得られない数々の貴重な経験をする事ができ第 3 期 F1 活動に感謝しています。

橋本 純一

03 から試作部隊として参加。製品の品質保証し自信を持って払出してきたことを誇りに思う。厳しい日程でもサーキットで頑張っていた仲間や応援してくれた多くの人々が居たからこそ全力で頑張れた。目を潤ませた貴重な 1 勝 Button ありがとう。第三期挑戦に感謝。

早川 善寿

数多くの貴重な経験をもたらしてくれた Honda F1 レース活動に感謝しています

弘間 拓二

MS での一ヶ月間、目標とすべき先輩方とめぐり合えたこと、業務の上で貴重な体験ができたことに感謝します。HONDA が F1 に再参戦することを夢見て。そのときには MSD シールを PC に貼ってアタフタと走り回れるように、日々自分を高めていきたいです。

藤元 岳洋

外から見ただけでは決して分からない、その場においてこそ分かることがある。良い事もそうでない事も。全てが自分の血や肉になる。得たものを今後の人生に活かしたい。HONDA RACING SPIRITS は働くフィールドに関係無い。仲間達が活躍することを強く願う。自分も頑張らねば!

古川 隆一

Honda の名に相応しくない戦績でしたが、私個人の夢、F1 で、エンジニアとして働けてとても幸せでした。支えて下さった社内外全ての方々、本当にありがとうございました。これからの新しい経験と共に、いつか、この夢の続きを叶えたいと思います。

益満 尉貴

入社以来レースエンジンに関わり、2003/2005/2006 年の F1 エンジン動弁系を担当しました。特に 2005 年には Honda にとって 13 年ぶりの動弁系新機構投入を果たし、HEAD を大幅に軽量化し出力も上げ、V10 最後の年に F1 界最強エンジンと評価されたことが誇りです。

松原 弘武

2002 年の秋から 6 年間 F1 プロジェクトに参加し、良き仲間と過ごすことができたことを本当にうれしく思います。間接部門、車体、材料、電装、試作、多くの方々とのネットワークが築けたことが大きな財産です。超高速の世界をどう捉えるか装置開発からのスタートで、受け皿の建屋検討など多岐に経験させて頂きました。レース現場での裏方業務などエンジニアのひたむきな努力にも感動しました。いつか再びホンダ F1 がサーキットで疾走する日、第 3 期 F1 の経験を活かしさらに飛躍できると信じています。

三浦 啓二

「軽量高剛性は箱型が一番」の一言が造り屋魂に火をつけた中空コンロッド。2 年程の歳月を費やし 03 レース投入。続いて中空クランクにも挑戦。完成間近で接合禁止令が発動され実戦投入前にお蔵入り。レギュレーションでの狙い撃ちは、世界で認められた証である。

溝川 謙

第 3 期 F1 に携わった 10 年間は、数多くのチャレンジする喜びと難しさを経験し、技術者として大きく成長した最高の場所でした。

これまで支えて下さった全ての方々にお礼申し上げます。
Powering dreams one lap at a time

湊 定美

ベンチからの甲高いサウンドをBGMに忙しい日々、レースは待ってくれない。サーキットの PIT にて血が騒ぎだすと、この年にして幼き頃の F1 夢中少年に戻った(The Power of Dreams)。F1 業務に携われたこと、Honda 社員として非常に光栄でした。いつの日か優勝して一生の財産に。

峯崎 貴浩

F1レース活動からの撤退のニュースを聞いた時は非常に残念な気持ちでした。2006年第13戦ハンガリーGPでの第3期F1初優勝の時はテレビの前で思わず大声を上げるくらいうれしく、今でも鮮明に覚えています。

三宅 博之

第3期では様々なレギュレーション変更の中、大幅なENG進化を凄まじい速さの要素開発物造りで支えて来た。その中でも幻となった09NEW ENG開発に最大限のスピードと品質、そして情熱で貢献出来た事が今後活かせる非常に貴重な経験となった。

宮島 一総

F1での技術開発はまさに世界最先端領域での戦いでした。F1ハイブリッドの材料開発で学んだ貴重な技術は、今後はインサイトをはじめとする量産車にどんどんフィードバックしていきます！

三好 健宏

仕事で泣きたくなるほど悔しい事/泣きたくなるほどうれしい事を経験できることはそんなに多くないでしょう。「ホンダが若手エンジニアの育成を掲げて参戦したF-1」ここではその両方を経験出来ました。この様な機会を与えてくれたホンダに感謝します。

森栄 茂樹

Yes, butと言っても決してNoと言わない、高いモチベーションを持った先輩方々から、主体性と責任、周りを取込む行動力、タイムリーなアウトプットの重要性を学びました。

技術開発に対する目標や想いは不滅だと思うので、今後活かしていきます。

柳瀬 章裕

第3期F1は材料屋にとってまさに世界への挑戦であった。先端材料技術を駆使し部品仕様を進化させ続け世界と互した。レースで挑戦し続けることの大切さを学ばせて貰った。

松原さんや諸先輩から受け継いだDNAを後輩に引き継ぐことで恩返しをしたい。

山田 裕

私が皆様の海外出張のお手配をさせて頂いたのは2008年1月から2008年12月までの1年弱という短い期間でした。

F1について無知だった自分にとって、F1を身近に感じる事の出来たこの1年は全てが新鮮で、F1に興味を持つきっかけになった1年でもありました。ありがとうございました。

山田 茉莉

仕事とは、クルマとは、レースとは何たるかを身に刻むことができました。ここで学んだことは、地下水脈のようにこれからの人生の中を流れ続けるでしょう。願わくは、その水が再びF1というフィールドに噴き出しますように。貴重な日々感謝します。

山本 良蔵

F1社内公募により本社サービス部門からレース組立に配属となりましたが、レースENGの品質の高さ、レース現場での厳しさは並大抵のものではありませんでした。その代わり乗り越えた時の達成感、充実感は何物にも代えがたい魅力があり、熱い思いを持った者同士がしのぎを削って築いてきた当時の経験、記憶は一生色褪せる事はないでしょう！

吉野 誠

【用語の注釈】

ENG; Engine(エンジン)

GBX, G/BX; Gearbox(ギヤボックス)

TH; Throttle(スロットル)

HEAD; Cylinder Head(シリンダーヘッド)

EXPI; Exhaust Pipe(エキゾーストパイプ)

K/H; Know-How(ノウハウ)

J.V; Jacques Villeneuve(ジャック ヴィルヌーヴ)

F17; (レース車の機種記号)

MSD, MS, MS_BL; モータースポーツ開発部門

HRF; レースチーム本拠地

設管マン; 設備管理課エキスパート

LIC; 部品管理部門

EG; Honda Engineering「ホンダエンジニアリング(株)」