

FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,3-Rd,4 OTGmotorsports REPORT

3月31日、4月1日に岡山国際サーキットで開催された第1大会の第1戦、第2戦によって幕開けしたFIA-F4選手権の2018年シーズン。若手ドライバーの育成を目的とした同レースが発足した2015年からシリーズをスポンサードしているのが「OTG MOTOR SPORTS」になる。そして、昨シーズンよりFIA-F4 JAPANESE CHALLENGEとしてGTアソシエーションが立ち上げたサポートプログラムにも住友ゴム工業と共同でサポートを開始した。

今シーズンも、FIA-F4 JAPANESE CHALLENGEのチーム運営はOTG MOTOR SPORTSが担い、ドライバーは全日本カートで戦績を残してきた環優光選手が選ばれた。また、菅波冬悟選手が乗る#81、庄司雄磨選手がのる#82の2台のマシンも加わり、OTG MOTOR SPORTSは3台体制でのシリーズ参戦となっている。

開幕戦となった第1戦と第2戦は、#81 菅波選手が第1戦と第2戦ともに10位に入りポイントを獲得、#80 環選手は第1戦が20位、第2戦が18位、#82 庄司雄磨選手は第1戦が18位、第2戦が19位という結果となった。

第2大会は富士スピードウェイが舞台となり、ゴールデンウィークの恒例イベントとなっている「2018 AUTOBACS SUPER GT Round2 FUJI GT 500km Race」と併催で、5月3日（木）に予選と第3戦が、5月4日（金）に第4戦が開催された。

#80 環 優光選手



< 予選 >

FIA-F4の予選は全ラウンドで1回のみとなっていて、ベストタイムがレース1の予選順位、セカンドベストタイムがレース2の予選順位となる。3日の富士スピードウェイは、前日から降り出した雨が激しく打ち付けウエットコンディションになるとともに、濃霧がコースを覆い難しい状況となった。予選は8時から実施され、#80 環選手はコースオープンとともに走行をスタート。計測1周目には2分6秒台

をマークし、5周目に2分5秒181までタイムを上げる。そして、7周目に2分3秒493のベストタイムを記録。さらにタイムアップを図るためにアタックを続けるが、霧が濃くなり赤旗が提示されて、30分の予選は残り10分の時点で中止となる。結果として、#80 環選手は第3戦が18位、第4戦が21位となった。

< Rd3 >

3日の8時から行なわれた FIA-F4 の第 2 ラウンド予選は、濃霧のために 30 分の予選時間の残り 10 分の時点で中止となった。その後予定されていた SUPER GT の公式練習などのプログラムもコース上を濃霧が覆っていたために中止となり、第 3 戦の決勝レースは予定されていた 13 時 5 分から 45 分遅れの 13 時 50 分に 32 台がスタートした。

18 番手グリッドからスタートの #80 環選手は、1 周目に 1 台をパスして 17 番手でコントロールラインを通過。翌周も順位をキープし、トップ 10 を争う上位集団と遜色ない 1 分 47 秒台のラップタイムで先行車を追った。しかし、3 周目のダンロップコーナーに向けてブレーキングを行ないコーナーに入る際に、マシンの側面に後続のマシンが接触。環選手のマシンはグラベルに押し出されてしまう。環選手は、コース復帰を行なおうとしたが、マシンにダメージを受けていてリタイヤを喫することになった。



< Rd4 >

富士スピードウェイは、前日の荒天から一転して快晴となり、FIA-F4 の第 4 戦が予定通りの 8 時 50 分からスタートした。21 番グリッドからスタートダッシュを決めた #80 環選手は、1 周目に 8 台を抜いて 13 番手でコントロールラインを通過する。3 周目にはさらに 1 台をパスして 12 番手となり、ラップタイムも 1 分 48 秒をマークする。トップ 10 内を狙うグループは複数台が近距離でのバトルを行い、熾烈なポジション争いは中盤まで続いた。環選手は、その中でも冷静に走行を続け、8 周目にはベストタイムとなる 1 分 47 秒 691 をマーク。10 周目には 11 番手まで浮上し、ポイント獲得まであと一歩に迫る。そして 12 周目の 1 コーナーで 3 台が並び、勝負どころだと判断した環選手はブレーキを遅らせてポジションアップを試みた。しかし、ブレーキを遅らせすぎたために 1 コーナーのイン側に付けず順位を 14 番手まで落としてしまう。レース後半は、第 3 戦でリタイヤを喫してしまったため 4 本のタイヤに内で 1 本がユーズドだったためにペースが上がらなかったが、それでも 14 番手でチェッカーを受けた。結果は、上位の 3 台がペナルティによりタイムが加算されたため 11 位となった。

<環優光選手>

予選は霧が激しくウエットコンディションだったので難しい状況でした。私なりに攻めたつもりでしたが、トップタイムとは離れてしまったので反省点が多いです。18 番手からスタートした第 3 戦ですが、1 周目からラップタイムも良く上位集団を追うことができました。しかし、3 周目のダンロップコーナーに入った時に側面に接触されてリタイヤとなってしまいました。相手にペナルティの判断が出ましたが、避けられるアクシデントだったので悔やまれます。切り替えて臨んだ第 4 戦は、1 周目に 8 台をパスして 13 番手まで上げられました。前半はペースも良く一時はトップ 10 に入って、さらに上位を目指しましたが、第 3 戦のリタイヤで 4 本のタイヤの中で 1 本だけがユーズドという状況でした。その影響もあって終盤はマシンバランスが崩れてしまいました。それでも勝負どころで引くことなく挑めたので、結果は 11 位でしたが収穫はありました。次戦に向けては、予選から上位を目指し、ミスなくレースを展開したいです。

#81 菅波冬悟選手



< 予選 >

FIA-F4の予選は全ラウンドで1回のみとなっていて、ベストタイムがレース1の予選順位、セカンドベストタイムがレース2の予選順位となる。3日の富士スピードウェイは、前日から降り出した雨が激しく打ち付けウエットコンディションになるとともに濃霧がコースを覆い、難しい状況となった。8時から開始された予選は多くのマシンが一斉にコースインする中で、#81 菅波選手はタイミングを見計らってコースに入る。計測1周目から2分5秒台をマークし、1周ごとにタイムを縮めていく。30分の予選時間の中で半分となる15分を経過した時点で12番手のタイムを記録していて、計測6周目には2分1秒911、翌周には2分1秒686のベストタイムをマーク。さらにタイム更新を狙ったが、濃霧によっ

て残り10分の時点で予選は中止となった。不完全燃焼となってしまったが、#81 菅波選手は第3戦が11位、第4戦が10位という結果を得た。

< Rd3 >

3日の8時から行なわれたFIA-F4の第2ラウンド予選は、濃霧のために30分の予選時間の残り10分の時点で中止となった。その後に予定されていたSUPER GTの公式練習などのプログラムもコース上を濃霧が覆っていたために中止となり、第3戦の決勝レースは予定されていた13時5分から45分遅れの13時50分に32台がスタートした。

#81 菅波選手は、11番グリッドから抜群のスタートを切り、1周目に3台を抜いて8番手でホームストレートを通る。トップ10内を争う激しいバトルの中で2周目には10番手にポジションを落としてしまうが、3周目には9番手、4周目には再び8番手まで浮上する。トップを走る#5 角田裕毅選手から5秒差を維持していて、ラップタイムも1分46秒台とトップ5のマシンと同様のペースで走行。さらに上位を目指していた5周目のダンロップコーナーを通過したところで、後続のマシンに押されてしまいコースオフ。菅波選手のマシンはダメージを受けてしまうが、再びコースに戻って走行を続ける。しかし、これ以上の走行は難しいと判断し6周目にピットインしてリタイヤとなった。

< Rd4 >

富士スピードウェイは、前日の荒天から一転して快晴となり、FIA-F4の第4戦が予定通りの8時50分からスタートした。

第4戦は、10番手からスタートすることになった#81 菅波選手。第3戦と同様にスタートからプッシュし1周目を9番手で終える。2周目にはさらに3台をパスして6番手へ浮上。3周目には5番手となり、トップから4.7秒差で上位グループを追った。4周目からはラップタイムも1分46秒台をマークし、トップ3とも遜色ない走りを見せた。レースの前半戦が終了する7周目にはレース中の最速ラップの分46秒423を記録して、4番手を走行する#1 小高一斗選手にプレッシャーを掛ける。レースがハイライトを迎えたのは11周目のホームストレートで、2番手の#63 川合孝汰選手から菅波選手までの4台がサイドバイサイドの状態に進入する。ブレーキングで前に出た菅波選手だが、1コーナーを脱出するときにアウトサイドに寄せられてコース外を走行することとなる。しかし、続くコカコーラコーナーで4番手を死守。



12周目を4番手で通過し、そのままファイナルラップを迎えた。菅波選手は、再び1コーナーで3番手を走行していた#6名取鉄平選手を捉えて、ついに3番手に浮上。熾烈な表彰台争いを制して15周目に3位でチェッカーを受けた。



<菅波冬悟選手>

まずは第4戦で初表彰台に登れてサポートしてもらった方々に感謝しています。今回は予選がウエットコンディションで、雨はそれほど走行経験がなく、どのように走れば良いか探り探りの状態でした。周回を重ねるごとにベストタイムを更新できたのですが、終盤で赤旗になり思うようなポジションは得られませんでした。11番手スタートだった第3戦ですが、直前にスーパーGTが走行してグリップレベルが上がってマシンのセットアップに合うように感じました。ラップタイムも上位陣と遜色無く走れて、一時的には6番手までポジションを上げることができました。しかし、4周目のダンロップコーナーで他車から追突されてしまいタイヤとなりました。相手にペナルティの判断がくだされましたが、リタイヤしたことには変わらないのもったいないレースでした。気持ちを切り替えて挑んだ第4戦は、スタート直後の1コーナーでイン側が空いたので、そこを狙って進入しました。序盤で5番手まで順位を上げられて、4番手争いをしていましたが、上位が競り合ってペースが落ちたために終盤で2番手まで見える戦いとなりました。熾烈な争いでしたが、その中でも冷静に判断して3位を得られました。今回の表彰台は展開に恵まれたところもありましたが、ファステストラップを取れたので速さは見せられたと思います。次戦以降は、実力やチーム力も底上げしてトップ争いを行ないたいです。

#82 庄司雄磨選手



<予選>

FIA-F4の予選は全ラウンドで1回のみとなっていて、ベストタイムがレース1の予選順位、セカンドベストタイムがレース2の予選順位となる。3日の富士スピードウェイは、前日から降り出した雨が激しく打ち付けウエットコンディションになるとともに濃霧がコースを覆い、難しい状況となった。8時からスタートした予選は、#81菅波選手と同様にタイミングを見計らってコースイン。計測1周目に2分5秒371をマークし順調なスタートを切ったが、その後はタイムが伸びない。30分の予選時間の半分となる15分が経過した時点で23番手となっていて、さらなるタイムアップを狙った。計測6周目には2分4秒726のベストタイムをマークするが、霧が濃くなり、残り10分の時点で予選は中止となってしまった。#82庄司選手は、第3戦が22位、第4戦が24位という結果となった。

手となっていて、さらなるタイムアップを狙った。計測6周目には2分4秒726のベストタイムをマークするが、霧が濃くなり、残り10分の時点で予選は中止となってしまった。#82庄司選手は、第3戦が22位、第4戦が24位という結果となった。

< Rd3 >

3日の8時から行なわれた FIA-F4 の第2ラウンド予選は、濃霧のために30分の予選時間の残り10分の時点で中止となった。その後、予定されていた SUPER GT の公式練習などのプログラムもコース上を濃霧が覆っていたために中止となり、第3戦の決勝レースは予定されていた13時5分から45分遅れの13時50分に32台がスタートした。22番グリッドからスタートした#82 庄司選手は、1周目のダンロップコーナーで混戦に巻き込まれてフロントウイングにダメージを追ってしまう。一時は25番手までポジションをダウンしてしまったものの、徐々に追い上げを開始。4周目には24番手、5周目には20番手、6周目には19番手と着実にポジションをアップさせる。15週のレースも終盤を迎えた9周目には17番手となり、12周目にベストタイムとなる1分48秒019をマーク。さらに上位のマシンを追い続け、ファイナルラップに1台をパスして16位でチェッカーを受けた。



< Rd4 >

富士スピードウェイは、前日の荒天から一転して快晴となり、FIA-F4 の第4戦が予定通りの8時50分からスタートした。24番グリッドからスタートした1周目に2台をパスして22番手でホームストレートを通る。2周目にはさらに3台を抜いて19番手に浮上。ラップタイムは1分48秒台をマークし、トップ10を競うグループと同様のペースで周回を重ねる。5周目には17番手に浮上し、レースが前半を終える7周目には1分47秒台へラップタイムを上げる。10周目には1台をパスして16番手となり、トップ10が見える位置までポジションをアップ。ペース的にも先行車よりも速く、周回ごとにギャップを縮めていった。14周目には15番手となり、15周目に15位でチェッカーを受ける。結果としては、上位の3台がペナルティによりタイム加算されたために12位を獲得した。

< 庄司雄磨選手 >

ウエットコンディションになった予選ですが、本来の走りができずに第3戦が22位、第4戦が24位となってしまいました。第3戦は、1周目に接触してフロントウイングを破損してしまったため、クルマのバランスが狂ってフロントタイヤを酷使する状態でした。それでも16位まで追い上げられたので、接触がなければもう少し上位も見えていました。混戦での位置取りは反省する必要があります。第4戦は、トップ10を狙う集団とも遜色ないペースだったので、やはり予選が重要になります。チームメイトは同じマシンで好成績を残しているので、次戦までに時間はありますが、反省点を振り返って、しっかりとした準備を行なっていきます。



<吉本大樹監督>

ウエットコンディションとなった予選ですが、菅波選手は狙っていた内圧に届くのが遅かったことと予選が早く終了してしまい、思ったような結果が残せませんでした。環選手と庄司選手についてはウエットでの経験が少なく、上位に入れなかったためデータを見直して、今後活かしてもらいたいです。第3戦は、3人のドライバーともにペースが良く走っていましたが、菅波選手と環選手は接触によってリタイヤ。庄司選手も序盤でフロントウイングを踏まれてしまって、ダウンフォースがない状態での走行になりました。レースペースが良いことが確認できたので、第4戦は菅波選手のセットアップを基本にして、環選手と庄司選手のマシンに反映しました。第4戦は、菅波選手が期待通りのレースと攻め続けた結果によって表彰台が獲得できました。このカテゴリーは、優勝でないと喜べませんが、良いレースを見せてくれました。環選手は、第3戦のリタイヤによって右リアのタイヤがユーズドだったためバランスに苦しんだようです。それにしてもラップタイムは見劣りするので、次戦に向けて改善してもらいたいです。庄司選手については、メカニックとしての知識があるので、クルマのセットをイジリたがるのですが、マシンの素性を引き出すためのテクニックを磨いてほしいです。今回は結果でしたが、3人のドライバーにはさらにドライビングを研究してもらい、好成績を残すためにチームをまとめていきます。

