

FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,5-Rd,6 OTGmotorsports REPORT

FIA-F4 を運営している GT アソシエーションが、2017 年から始めたサポートプログラムになる FIA-F4 JAPANESE CHALLENGE。初代のサポートドライバーとなったのは、#81 のステアリングを握っている菅波冬悟選手で、今シーズンは全日本カートからフォーミュラへステップアップした #80 環優光選手になる。HubAuto のスポンサーを受けている #82 の庄司雄磨選手を加えた 3 名が、2018 年の FIA-F4 選手権の OTG MOTOR SPORTS からエントリーしているドライバーになる。

すでに第 1 ラウンドの岡山国際サーキット、第 2 ラウンドの富士スピードウェイで計 4 戦が終了していて、#81 菅波選手が、第 1 戦と第 2 戦とともに 10 位に入って 2 ポイントを獲得し、第 4 戦では念願の表彰台に登り 15 ポイントを追加。第 4 戦を終わった時点でポイントランキング 10 位に付けている。

今シーズンが初のフォーミュラレースとなる #80 環選手は、激しい争いに揉まれているが富士スピードウェイラウンドではトップ 10 にも引けを取らないスピードを見せているので、今後の飛躍が期待される。

#82 庄司選手はレースでは確実に順位を上げる活躍を見せているが、予選でのスピードアップが課題だという。メカニックとして活躍する庄司選手なので、セットアップも含めて課題の克服に励んでいる。

第 3 ラウンドの舞台は、国内でも屈指のテクニカルなコースとなる鈴鹿サーキット。今戦も「2018 AUTOBACS SUPER GT Round3 SUZUKA GT 300km Fan Festival」との併催で、5 月 19 日（土）に予選と第 5 戦が、5 月 20 日（日）に第 6 戦が実施された。

#80 環 優光選手



19 日の 8 時 10 分からスタートした予選は、夜半に降った雨によってコースの一部にウエット路面が残るもののスリックタイヤで走行するのに問題はなく、全車が走行を行なうにつれて、徐々に乾いていくことになった。#80 環選手はコースオープンとともにすぐにタイムアタックを開始。周回を重ねるごとにラップタイムを上げていき、計測 6 周目には 2 分 7 秒 753 をマーク

する。30 分間の予選が半分となる 15 分を経過した時点で 10 番手のタイムとなっていて、ライバルのドライバーに対して鈴鹿サーキットの走行経験が少ないなかでも健闘をみせた。環選手は、合計 10 周を走行して、6 周目に記録した 2 分 7 秒 753 がベストタイムとなり、第 5 戦が 12 位、セカンドベストタイムが採用される第 6 戦は 15 位となった。

< Rd5 >

19日の朝から実施された予選は、前日の降雨によって一部の路面が濡れていたものの、天候は回復したが、鈴鹿サーキットはステージイベントが中止になるほどの強風にさらされることになった。予選終了から5時間のインターバルを経て、予定通りに第5戦のスタートが13時40分に切られた。予選で12位を獲得した環選手は、上位選手のグリッド降格によって11番手からスタートした。



ポジションをキープして1コーナーを通過し、その後もトップ10内を目指す熾烈な戦いを行なう。そして、1周目のシケインでアクシデントが発生してしまう。シケイン手前で環選手の外側に#38 平木怜次選手が並び掛けて、2台はシケイン一つ目の右コーナーを並んで通過。2つ目の左コーナーでは、環選手が半車身リードしていたが、環選手のリアタイヤと平木選手のフロントタイヤが接触してしまう。これにより環選手はスピンを喫して大きく順位を落とした。レースに復帰した環選手だったが、接触によってマシンのバランスは崩れてしまい、終盤には2分9秒台のラップタイムを記録したが、25位で完走することとなった。

< Rd6 >

19日に行なわれた第5戦、6戦の予選と第5戦の決勝レースから一夜明けて、第6戦の決勝レースが20日の8時45分から実施。天候は第5戦と同様の快晴で強風も収まり、早朝から多くの観客が鈴鹿サーキットを訪れていた。

15番手からスタートした環選手は、無難な加速だったが後続の加速が良く、1つポジションを下げてしまう。2周目には先行車を追い上げるためにトップ10内のマシンよりも速い2分9秒183のベストタイムをマークして3周目を迎えた。しかし、8番手争いをしていた菅波選手を含めた3台が1コーナーでクラッシュしたために、セーフティカーが導入される。3台のマシン回収とスポンジバリアの修復は時間を要し、セーフティカーが隊列を引っ張ったまま30分の走行時間が終了。9周目にセーフティカーランのままチェッカーが振られた。環選手は、セーフティカーラン中に先行車との距離が空いてしまったことから、間隔を詰めようとしたところスピンを喫してしまう。この行為が危険と判断され32秒のタイム加算を受け、31位で完走という結果になった。



< 環優光選手 >

鈴鹿サーキットは走行経験が少なかったのですが、吉本監督を含めて多くの人にアドバイスをもらって、フリー走行でタイムを出せそうな切っ掛けを掴みました。予選では、ガス欠症状になりながらも第5戦で12番手を得られたので、これまでの予選よりも速さを見せられたと思います。決勝レースは、第5戦が接触してしまい25位。第6戦がセーフティカーラン中のスピンによって31位と結果が残せませんでした。精神面も含めて自分の弱いところが露呈されてしまったので、次戦以降は今回起こしたミスを絶対に繰り返さず上位を狙っていきます。

#81 菅波冬悟選手



予選開始直後はピットで待機していた菅波選手だが、クリアラップを取れるタイミングを図りコースイン。計測3周目には早くも2分9秒台を記録し、さらにタイムを更新していく。翌周は2分8秒254、さらに5周目には2分7秒632までタイムアップする。30分の予選時間が半分を経過した時点では9番手のポジションで、さらに上位を目指した。計測6周目には、自己ベストとなる2

分7秒572をマーク。結果として予選は、第5戦が10位、セカンドベストタイムが用いられる第6戦が9位となった。

<Rd5>

上位マシンのグリッド降格によって9番手からスタートを切った菅波選手。1周目には早くも2台をパスして7番手を走行する。決勝レースでは、予選で上位に入った選手よりも速いラップタイムを記録し、さらに上位を目指せるマシンの状態となっていた。3周目にはベストタイムの2分8秒545をマークし、5周目に入った1コーナーで6番手を走行するマシンをパスしようとしたが、若干のオーバースピードによってコースオフ。その際に2つポジションをダウンさせるとともに、フロントウイングが縁石に当たり角度が変わってしまう。中盤以降はフロントウイングのダメージによって、マシンがアンダー傾向となり後続を押さえる戦いとなった。それでも、要所を押さえきり10周目に8位でチェッカーを受けた。

<Rd6>

9番手からスタートした菅波選手は、ポジションを守ったまま1コーナーに入る。オープニングラップの混戦の中で1つポジションを落としてしまうが、それでも2周目には、再び9番手にポジションを回復させ、シケインの入り口でもう一台をパス。8番手争いのままホームストレートに戻ってくる。この8番手争いは横並びで、菅波選手を含めた3台が3周目の1コーナーに進入。菅波選手は3台の真ん中で、イン側には#10岩佐選手、外側には#18岡本選手というポジションだった。岩佐選手が菅波選手に寄せたことにより3台は接触してしまう。3台は1コーナーをコースアウトしてスポンジバリアに衝突しリタイヤとなった。このクラッシュによりセーフティカーが導入され、セーフティカーランのまま9周目にレースは終了した。

<菅波冬悟選手>



今回は練習走行後にコースウォークがあり、吉本監督と話ながらライン取りなどを考える時間がありました。第5戦の終盤はマシンがアンダー傾向になってしまいましたが、それでもコースウォークで感じたコース特性を活かして順位を守ることができました。第6戦は避けきれないクラッシュでしたが、やはり10番手付近のポジションを走っていること自体がいけない部分もあります。毎回の課題となっているのですが予選でトップ5を狙っていかないと、今回のようなアクシデントに巻き込まれることが多くなるので、次戦以降はやはり予選を最重視して臨みたいと思います。

#82 庄司雄磨選手



コースオープンとともにスタートした庄司選手は、2周に渡ってコンディションを確認しつつタイヤに熱を入れていく。計測3周目には2分10秒台にいれ、翌周には2分9秒704。5周目には2分9秒136をマークする。30分の予選時間が半分を経過した時点で23番手のポジションとなった。その後もタイムアップを図るが、計測8周目にベストタイムとなる2分9秒081をマークして

予選は終了した。結果は、第5戦が25位、セカンドベストタイムが採用される第6戦は24位となった。

< Rd5 >

上位陣がグリッド降格となったため23番手からスタートした庄司選手。スタートではポジションを守り、2周目には2分10秒台にラップタイムを上げて順位も20位以内に入ってレースを展開する。4周目にはベストタイムとなる2分9秒391をマークするとともに、ポジションもアップ。その後も、2分9秒台の安定したラップタイムでレースを展開する。しかし、パッシングポイントが少ない鈴鹿サーキットのため、先行車に前をふさがれてしまい、10周目に17位でチェッカーを受けることになった。

< Rd6 >

24番手からスタートした庄司選手は、スタートで1台を抜いて23番手で1周目を通過する。その後はポジションをキープしたまま3周目に2分9秒758のベストタイムをマークして上位を狙っていった。しかし、菅波選手を含めた3台のクラッシュによって3周目にセーフティカーが導入される。3台のマシン回収とスポンジバリアの修復は時間を要し、セーフティカーが隊列を引っ張ったまま30分の走行時間が終了。9周目にセーフティカーランのままチェッカーが振られた。結果として庄司選手は20位でフィニッシュすることとなった。



< 庄司雄磨選手 >

シーズン当初からの課題となっている予選でのタイムアタックが克服できませんでした。マシンはチームメイトと同様なので、タイムアップを図る手段を見つけないといけないと思っています。レースに関しては、第5戦も第6戦も先行車より速いペースで走っていて、ベストラップで言えばさらに上位を目指せると思います。特に第6戦はフィーリングもよかったので、やはりスタート順位を上げる必要があります。次戦の富士スピードウェイラウンドまで時間があるので、データを確認しつつ戦略を考えるなど、できることは全てトライして臨みます。

< 吉本大樹監督 >



今回のレースでは予選前に3人のドライバーと一緒にコースウォークができ、鈴鹿サーキットの特徴やライン取りなど得たものもあり、レースで活かされていたようです。予選に関しては、毎回課題になっているアタックラップの速さが足りていません。グリッドが中盤になるとレースでもアクシデントに巻き込まれる可能性が高いので、やはり予選でトップ10内に入る必要があります。

環選手は、第5戦が完走しましたが接触のため25位で、第6戦は31位でした。ただ、フリー走行の最後の何かを掴んだようで、予選ではガス欠症状の中でも第5戦が12番手と頑張っていたと思います。それだけにレースはもったいなかったです。

菅波選手は、第5戦でレース中にフロントウイングをヒットしたことでペースが上げられなかったようですが、粘りの走りでポイントを獲得できました。第6戦のクラッシュについては避けられないと思いますが、10番手前後で競っていると起こる可能性があるため、やはり予選でシングルを取らないといけません。

庄司選手については、悪い流れから抜け出せないままレースウィークが終わってしまったようです。レースペースだけ見れば、もっと上位で争えるはずなので、やはり予選での順位アップが必要です。

今回で14戦中の6戦が終了し、次戦ではシリーズも折り返しに入ります。3人のドライバーには走りやすいクルマを用意してあげる責任はありますが、乗りやすいだけではタイムは出ません。それぞれが課題を考えながら残りのレースを大事に戦ってほしいです。