

# FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP

## Rd,9-Rd,10 OTGmotorsports REPORT

9月15日 | 天候:雨 | 気温:Rd.9/22度 | コース:スポーツランドSUGO | 路面温度:Rd,9/26度

9月16日 | 天候:晴 | 気温:Rd.10/23度 | コース:スポーツランドSUGO | 路面温度:Rd,10/36度

年間7大会14戦で競われている2018年シーズンのFIA-F4選手権。4月7日、8日に岡山国際サーキットで実施された第1戦と第2戦で1年間のシーズンがスタートした。

OTG MOTOR SPORTSからは3名のドライバーがエントリーしていて、#81のステアリングを握るのは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「FIA-F4 JAPANESE CHALLENGE」の初代ドライバーとなった菅波冬悟選手。#82の庄司雄磨選手は、2017年のFIA-F4選手権にもスポット参戦を行ない、今期はHubAutoのサポートを受けてシーズンフル参戦を実現した。全日本カートからステップアップして初のフォーミュラレースを戦う#80環優光選手は、今シーズンのFIA-F4 JAPANESE CHALLENGEドライバーとなる。

以上の3名で2018年シーズンを戦うことになったOTG MOTOR SPORTS。2年目のシリーズ参戦となった菅波選手は、富士スピードウェイで開催された第3戦と鈴鹿サーキットでの第5戦では不運な接触によってリタイヤとなったが、それ以外の6戦ではトップ10内でフィニッシュしていて着実にポイントを獲得している。特に、富士スピードウェイで行なわれた前回の第7戦、8戦では予選とともに3位となり、決勝レースもトップ集団での争いを披露した。

参戦1年目のシーズンとなる環選手は初めて走るサーキットも多く、複数年に渡ってFIA-F4選手権を戦ってきたライバル勢を前にして苦戦を強いられている。予選では思うような結果を残せていないが決勝レースでは常に順位を上げているので、予選のアタック次第では上位入賞が期待できる。

メカニックも務めている庄司選手は、自らがメンテナンスしたマシンでFIA-F4選手権を戦っている。ただ、他の2台に対してセットアップが決まらないこともあり、シーズン序盤から苦戦が続く。同じくシリーズ参戦している86/BRZレースではチャンピオン争いを繰り広げるほどの実力を持っているので、切っ掛けが見つければFIA-F4選手権でもパフォーマンスを発揮できるはずだ。

この3名の若武者が戦う第5ラウンドの舞台となるのは、宮城県のスポーツランドSUGO。今回も「2018 AUTOBACS SUPER GT Round6 SUGO GT 300km RACE」のサポートレースとして開催され、9月15日(土)に予選と第9戦、16日(日)に第10戦が実施された。

### #80 環 優光選手



<予選>

15日の8時10分から30分間に渡って実施された第9戦と第10戦の予選。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(第9戦)の予選順位、セカンドベストタイムがレース2(第10戦)の予選順位となる。天気予報では雨が降ることも想定されたが、予選はドライコンディションで実施され全車がスリックタイヤでアタックすることになった。

コースオープンとともにマシンを始動させた環選手は、3周に渡りコースとマシンのコンディションを確認して計測4周目からアタックを開始。この周に全体のベストとなる1分25秒390をマークし、さらにタイムアップを図る。計測7周目には1分24秒633、8周目には1分24秒732を記録するが、コース上で他車がストップしたことにより赤旗が提示され予選は中断となる。残り12分で予選はリスタートなり、環選手は再びコースイン。計測11周目には1分25秒台を記録するが、中断前のタイムを更新することができずに予選を終えた。それでも環選手は、第9戦が12位、第10戦も12位と2戦連続で自己ベストタイの予選結果を得た。

## Rd.9 >

15日の早朝から実施された予選こそ雨が降らずに済んだが、FIA-F4選手権の予選後に行なわれたSUPER GTの公式練習は、ドライからウェットへとコンディションが変化していく。お昼前に雨は止んだが、コース上はウェット路面が残る状況。グリッドに並んだ27台のマシンは1台を除いてレインタイヤでのスタートを選んだ。そして、予定通りの12時55分にフォーメーションラップが始まり、15周に渡る第9戦の決勝レースがスタート。



12番手スタートの環選手は、スタートのグリッド上でギアが入らないトラブルが発生してしまう。シグナルランプの点灯時にギアが入ったもののクラッチが完全に切れておらず、シグナルランプが消える前にマシンが動いてしまった。このアクシデントによりドライビングスルーペナルティを取られてしまい、14番手を走行していた6周目にピットに戻る。ペナルティを消化した環選手は、20番手まで順位を落としてコースに復帰。徐々に乾き出す路面コンディションだったが、それでも10周目に自己ベストとなる1分33秒819をマークしてポジションアップを図った。しかし、ドライブスルーペナルティで失ったロスタイムは大きく、15周目に20位でチェッカーを受けた。

## <Rd.10>

予選と第9戦の決勝レースが行なわれた15日から一夜明けて、第10戦の決勝レースが予定通りの9時にフォーメーションラップによってスタートした。15日は天候不順によって、予選がドライ、決勝レースがウェットからドライへと変わる難しいコンディションとなったが、第10戦は朝から日が差し込んだこともありドライでの戦いとなった。

第9戦ではトラブルによってジャンプスタートを喫してしまった環選手だが、第10戦は無難なスタートを決める。1周目は中段グループの接戦で2つポジションを落としてしまうが、ラップタイムを徐々に上げていき5周目に13番手に浮上する。翌周には自己ベストタイムとなる1分25秒428をマークして、さらに上位を目指した。8周目には12番手となり、トップ10圏内もみえてくる。しかし中盤を過ぎるとタイヤのグリップ感が乏しくなり、9周目には再び13番手にポジションを下げてしまう。それでも必死に先行車を追いながら粘り強いレース展開を行ない、15周目に13位でチェッカーを受けた。

## <環優光選手>

予選では、これまでのレースに比べて少しは戦える順位を得られました。ただ、第9戦ではギアのトラブルもあってスタートでペナルティを取られて、勝負権を失いました。ギアが入らなかった瞬間に焦ってしまったので、常に冷静でいられるように心掛けないといけません。第10戦はギアのトラブルは直りましたが、スタートが良くなくその後コースアウトも喫してしまいました。やはり、展開が悪くなると焦ってしまうので、それは今後のレースで気を付けていきます。レース自体では終盤のタイヤが苦しくなったときに、いかにラップタイムを落とさずに走るかが課題です。ニュータイヤのときは、菅波選手と比べても同じくらいのタイムで走れているので、レースでの強さを身につけたいです。残り4戦と少ないレースなので、普段の生活から見直して、少しでも上位に食い込めるようにします。

## #81 菅波冬悟選手



### < 予選 >

15日の8時10分から30分間に渡って実施された第9戦と第10戦の予選。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（第9戦）の予選順位、セカンドベストタイムがレース2（第10戦）の予選順位となる。天気予報では雨が降ることも想定されたが、予選はドライコンディションで実施され全車がスリックタイヤでアタックすることになった。

前回の富士スピードウェイラウンドでは2レースともに3番グリッドを獲得した菅波選手だったので、今回の予選でも上位進出が期待された。コースオープンとともにアタックを開始した菅波選手は、計測6周目に1分24秒777をマークするが、前戦ほどのパフォーマンスを発揮できない。すると、コース上でマシンがストップしたために赤旗により予選が中断してしまう。残り12分で予選はリスタートなり、菅波選手は再びコースイン。計測11周目に自己ベストとなる1分24秒638、翌周にはセカンドベストとなる1分24秒709をマークするが、これ以上のタイムアップは図れず予選は終了した。菅波選手は、結果として第9戦が13位、第10戦が10位となり、決勝レースを迎えることとなった。

### < Rd.9 >

15日の早朝から実施された予選こそ雨が降らずに済んだが、FIA-F4選手権の予選後に行なわれたSUPER GTの公式練習は、ドライからウェットへとコンディションが変化していく。お昼前に雨は止んだが、コース上はウェット路面が残る状況。グリッドに並んだ27台のマシンは1台を除いてレインタイヤでのスタートを選んだ。そして、予定通りの12時55分にフォーメーションラップが始まり、15周に渡る第9戦の決勝レースがスタート。

13番手グリッドからスタートした菅波選手は、1周目に早くも3つポジションを上げてトップ10番手に浮上する。その後は、乾いていく路面をレインタイヤで走行するという難しいコンディションだったがポジションをキープ。レコードラインは徐々に乾いていくが、レコードラインを外すとウェット路面が残っていて、先行車をパスするにはウェット路面を走行しなければならない。第9戦で接触してマシンを壊してしまうと第10戦にも影響が出てしまうので、ウェット路面を走行してパスするような冒険はできない。レース中盤となる8周目には1つポジションを落として11番手となった菅波選手だが、12周目には10番手に再浮上し、そのまま10位で15周目にチェッカーを受けた。ゴール後に上位のマシンにペナルティが与えられたため、1つ繰り上がり第9戦は9位で終わることとなった。

### < Rd.10 >

予選と第9戦の決勝レースが行なわれた15日から一夜明けて、第10戦の決勝レースが予定通りの9時にフォーメーションラップによってスタートした。





15日は天候不順によって、予選がドライ、決勝レースがウエットからドライへと変わる難しいコンディションとなったが、第10戦は朝から日が差し込んだこともありドライでの戦いとなった。

10番手グリッドからスタートした菅波選手は、1周目に1つポジションを上げて9番手でコントロールラインを通過する。ドライコンディションでのラップタイムに不安があったという菅波選手だが、上位陣に食らいつきレースを展開する。5周目にはラップタイム勝っている後続車にパスされて10番手となるが、8周目には再び9番手にポジションを復帰。通常ならばタイヤのグリップ感が乏しくなってくる中盤以降だが、菅波選手は序盤と変わらない1分25秒台のラップタイムをマークして周回する。そして、終盤の13周目には自己ベストタイムとなる1分25秒103を記録。パッシングポイントの少ないスポーツランドSUGOなので順位を上げることはできなかったが、終盤でも粘り強さみせて15周目に9位でチェッカーを受けた。前回の富士スピードウェイラウンドほどの好成績は残せなかったが、それでも2戦連続でポイントを獲得。10戦を終えた時点でポイントランキング8位となっている。

### <菅波冬悟選手>

今回のレースは練習走行からペースが悪く苦しい戦いでした。予選では赤旗のタイミングもあって、満足したアタックはできませんでしたが、結果の10番手前後が今回の実力だと思います。第9戦は、レコードラインが乾いた状況をレインタイヤで走るという展開でした。バランスは悪くなかったので上位を目指したかったのですが、レコードライン以外がウエットコンディションで勝負するのが難しかったです。マシンも無事でしたし、9位でチェッカーを受けられたので最低限のレースはできたと思います。第10戦は、ドライコンディションでペースに不安がありましたが、終盤までラップタイムを落とすことなく走れました。今回は、決勝レースでやっと歯車が合ってきたのですが、やはり予選からペース良く走れないと勝負になりません。勉強にはなったレースですが結果が伴っていないので、残念でした。次戦のオートポリスでは、予選までにクルマを作って上位で戦います。

## #82 庄司雄磨選手



### #82 庄司雄磨選手

#### <予選>

15日の8時10分から30分間に渡って実施された第9戦と第10戦の予選。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（第9戦）の予選順位、セカンドベストタイムがレース2（第10戦）の予選順位となる。天気予報では雨が降ることも想定されたが、予選はドライコンディションで実施され全車がスリックタイヤでアタックすることになった。

庄司選手も環選手、菅波選手と同様にコースオープンとともに始動しアタックを開始する。計測5周目には1

分25秒台に入れて、8周目には1分25秒387の自己ベストタイムを記録する。さらにタイムアップを狙ったが、コース上にマシンがストップしたために赤旗が提示されて予選は中断となる。残り12分で予選はリスタートなり、庄司選手は即コースイン。まずは1分26秒台のラップタイムをマークして、翌周にはセカンドベストとなる1分25秒435を記録するが、これ以上のタイムアップは叶わず予選は終了となった。

しかし予選終了後に、ベストタイムの1分25秒387が抹消されてしまいます。この周は、SPコーナーの2つ目で黄旗が振られていて、庄司選手は黄旗区間のセクターでは速度を落としたがベストタイムが記録されたために、タイムが抹消と判断された。結果として、第9戦が19位、第10戦も19位となった。

#### < Rd.9 >

15日の早朝から実施された予選こそ雨が降らずに済んだが、FIA-F4選手権の予選後に行なわれたSUPER GTの公式練習は、ドライからウエットへとコンディションが変化していく。お昼前に雨は止んだが、コース上はウエット路面が残る状況。グリッドに並んだ27台のマシンは1台を除いてレインタイヤでのスタートを選んだ。そして、予定通りの12時55分にフォーメーションラップが始まり、15周に渡る第9戦の決勝レースがスタート。



19番グリッドからスタートした庄司選手は、抜群のスタートで1周目に4台をパスして15番手に浮上する。しかし、翌周には中段グループの接戦の中で18番手まで順位を落としてしまうが、上位集団と遜色ないラップタイムで走行する。コースは、徐々に乾いていきレコードラインは完全にドライとなる。このままレインタイヤで走行しても大幅なポジションアップが難しいと判断したチームは、7周目に庄司選手をピットに戻してスリックタイヤに交換。23番手まで順位をとってしまうが、スリックタイヤで追い上げを図った。レインタイヤを履くマシンより1周で約5秒も速いタイムで走るが、残りの周回数で順位を回復することはできずに22位でチェッカーを受けた。

#### < Rd.10 >

予選と第9戦の決勝レースが行なわれた15日から一夜明けて、第10戦の決勝レースが予定通りの9時にフォーメーションラップによってスタートした。15日は天候不順によって、予選がドライ、決勝レースがウエットからドライへと変わる難しいコンディションとなったが、第10戦は朝から日が差し込んだこともありドライでの戦いとなった。

19番グリッドからスタートした庄司選手は、1周目に1つポジションを上げて18番手でコントロールラインを通過する。マシンのバランスが良かったという庄司選手は、3周目に上位陣と同様の1分25秒台のラップタイムをマークして先行車を追った。レースが折り返しとなる8周目には、さらに2つポジションを上げて15番手となり、トップ10内を走るマシンの後ろ姿が見えるようになった。さらにペースを上げていこうとした庄司選手だったが、9周目の3コーナーで右のタイヤをダートに落としスピンを喫してしまう。マシンの損傷はなかったが、コースに復帰することができずにリタイ

### < 庄司雄磨選手 >

練習走行のときから自分のマシンだけフィーリングが合わずに苦労しました。3台とも同じセットアップで走ったのですが、アンダーステアが消えずに曲がらない状態でした。予選ではベストラップを記録したときに、SPコーナーの2つ目で黄旗が振られていて減速しました。しかし、前半のセクターが速かったのでベストラップとなってしまいタイム抹消となりました。ドライバーとしては犯してはいけないミスだったので反省しています。決勝レースは第9戦がレインからスリックに替えたものの22位。第10戦が、ミスでリタイヤでした。どちらのレースも成績を残すことができずに申し訳ない気持ちです。マシンのセットアップに関しては早急に打開策を見つけられないので、次戦の前にテストを行なって状態を再確認したいです。



### <吉本大樹監督>

今回のスポーツランド SUGO ラウンドは、3 台ともに厳しい結果となってしまいました。#80 の環選手は一台だけ事前にテストを行なっていて、そこでセットアップした状況のまま持ち込みました。しかし、今週末は路面のコンディション変化が大きく、セットアップを合わせるのに苦労していました。それでも、与えられたコンディションの中で貪欲に結果を残したいと走っている状況

は良かったと思います。予選では初めて菅波選手より前の順位を得ることができました。1年目のシーズンなので不利なところもありますが、それでも周囲をアツと言わせないと次には繋がりません。今の貪欲な姿勢を維持しつつ、結果を残してもらいたいです。

#81 の菅波選手は、前回の富士スピードウェイラウンドで切っ掛けを掴んだはずなので、今回も期待していました。しかし、コースコンディションの変化に合わせることができなかったことや、ライバル勢のタイムと比較して焦ったところがあります。それでも2戦連続でポイントを獲れたことは良かったですが、本来ならばもっと上位で戦えるドライバーです。前回と比べると色々な部分で準備不足だったと思います。少ない走行時間で、いかにマシンをアジャストしていくかが課題になります。

#82 の庄司選手は、シーズン序盤からマシンのセットアップが問題となっています。それが、このスポーツランド SUGO ラウンドでも解消できませんでした。86/BRZ レースではシリーズチャンピオン争いをしているので、ドライバーとしての才能がないとは思っていません。ただ、走り方についてはタイムアップに繋がらない頑張りをしている部分もあります。何かのヒントや切っ掛けが分かれば、上位に食い込める実力は持っているので、色々サポートしつつ状態を打開できるようにしたいです。

