

FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP

Rd,7-Rd,8 OTGmotorsports REPORT

8月4日-5日 | 天候:晴れ | 気温:Rd.7/36度-Rd.8/30度 | コース:FUJI SPEED WAY | 路面温度:Rd.7/59度-Rd.8/39度

次世代のモータースポーツ界を担う若手ドライバーの育成を目的に、2015年から国内シリーズがスタートしたFIA-F4選手権。その中で、FIA-F4選手権を運営している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がFIA-F4 JAPANESE CHALLENGEになる。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環優光選手がサポートを受ける。#80、#81を駆るドライバーにHubAutoのスポンサードを受ける#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だ。

年間7大会14戦で競われる2018年シーズンのFIA-F4選手権は、すでに第1大会の岡山国際サーキットラウンド、第2大会の富士スピードウェイラウンド、第3大会の鈴鹿サーキットラウンドの計6戦が終了していて、今回の第4大会となる富士スピードウェイラウンドがシーズンの折り返し。2年目のシーズンを迎えた#81菅波選手は、第4戦で初表彰台を獲得するなど、常にトップ10内での争いを行なっていて、シーズン後半はさらなる上位でのフィニッシュが期待されていた。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、フォーミュラマシン特有の走らせ方などで悩むことも多いが、決勝レースでは勝負強さを見せていて、毎戦、順位を上げてフィニッシュしている。

年間エントリーしている86/BRZ Raceではポイントランキングトップを走る#82庄司選手だが、FIA-F4選手権ではマシンのスピード不足で苦戦を強いられている。自らがマシンのメンテナンスも行なっているので、セットアップを含めて上昇の切っ掛けを束みたいところだ。第4大会の第7戦と8戦は、「2018 AUTOBACS SUPER GT Round5 FUJI GT 500mile RACE」との併催で、予選と第7戦が8月4日(土)、第8戦が8月5日(日)に開催された。

#80 環 優光選手



<予選>

7月から猛暑に見舞われたことになったが、予選が行なわれた8月4日(土)も8時のスタート時点で気温は28℃、路面温度は36℃となり、ドライバーにとっては過酷な状況での戦いとなった。

8時のコースオープンとともに一斉にマシンがタイムアタックを開始するなかで、環選手は少しタイミングをずらしてコースイン。2周に渡ってコースコンディションを確認すると3周目から全開でアタックに入る。5周目には早くも1分46秒253ベストタイムをマークし、さらにタイムアップを目指して周回を重ねる。5周目以降も1分46秒台のラップタイムを記録し、計測9周目には1分46秒333のセカンドベストタイムをマーク。その後も16周目まで周回を続けるが、タイヤのグリップはピークを超していたためタイム更新はならなかった。結果は、第7戦が1分46秒253のタイムで15番手になるはずだったが、この走行が走路外走行と判定されたため、セカンドベストタイムの1分46秒333が採用されて17番手。第8戦は、3番目のタイムの1分46秒523によって、こちらも17番手となった。

< Rd7 >

予選終了から約5時間のインターバルを経て実施されたFIA-F4選手権の第7戦は、予定通りの13時40分にスタートが切られることとなった。8時の予選時でも28℃となっていた気温は、時を追うごとに上昇していき第7戦のスタートに時点では36℃、路面温度も53℃と今シーズンでもっとも厳しい環境でのレースだった。

予選で17番手のグリッドを得た環選手だったが、タイムアタック中に複数回の走路外走行が指摘され3グリッド降格の20番手から第7戦を迎えた。スタートに自信を持つ環選手は、今回も好スタートを見せて



1周目に2台をパス。その勢いのまま、2周目にも2台を抜いて16番手にポジションを上げる。翌周も1台をパスして5周目には、先頭集団と遜色のない1分47秒280のベストタイムをマークして、先行車を追うことになった。しかし、中段グループのバトルも激しく、レースが後半を迎える9周目には1つポジションを落として16番手となる。それでも、1分47秒台から48秒台のラップタイムで周回を続けてパッシングの機会をうかがった。レース終盤まで集中力を持続させた環選手は、13周目に2台をパス、ファイナルラップには先行車のクラッシュもあり12位でチェッカーを受けた。

< Rd8 >

予選と第7戦が行なわれた5日（土）から一夜明けて、6日（日）の8時から第8戦が実施された。この日も前日同様で早朝にもかかわらず気温は上昇し、スタート時の気温は30℃、路面温度は39℃と厳しい気象条件となった。

第7戦では8ポジションを上げて12位に入った環選手。第8戦は17番グリッドからのスタートで、順位をキープして1周目を終える。ここから前戦同様に追い上げをみせたいところだったが、中段グループの中から抜け出すことができずラップタイムも1分48秒台で周回する。5周目には1つポジションを上げて16番手となるが、すぐに抜き返されて6周目には17番手、7周目には18番手と順位を落としてしまう。マシンのバランスとタイヤのグリップ低下に悩まされた環選手は、ポジションを守るのが精一杯で苦しい戦いとなる。レース終盤になるとタイヤの摩耗はさらに進み、最終的には19位で第8戦を終えることとなった。

< 環優光選手 >

前回の鈴鹿サーキットラウンドでは、ドライビングに対して切っ掛けが掴めたような気がしていたのですが、今戦はタイムも含めて思ったような走りができませんでした。第7戦は20番手スタートから12位と順位は上げられてベストタイムも悪くなかったのですが、平均的にラップタイムを引き上げることができずに、ポイントを獲得するまで届きませんでした。第8戦は、勝負だと思っていたスタートが上手くいかず集団に飲み込まれてしまったことと、後半はタイヤがタレて苦しい展開となってしまったのです。結果は残せませんでした。今戦はこれまでの3大会に比べて、走らせ方やバトルのしかたなど非常に得ることが多く、次戦以降に繋がると思います。吉本監督を含めてチーム関係者には様々なことを教えていただき、自分に足りない部分が明確となりました。今戦で得たことを次のスポーツランドSUGOラウンドでは、確実に実行していきたいです。

#81 菅波冬悟選手



<予選> 7月から猛暑に見舞われたことになったが、予選が行なわれた8月4日（土）も8時のスタート時点で気温は28℃、路面温度は36℃となり、ドライバーにとっては過酷な状況での戦いとなった。

菅波選手は8時のコースオープンとともにタイムアタックを開始する。1、2周目でウォームアップとコースコンディションの確認を終えると3周目から全開でアタック。3周目からは1分46秒台に入れると、4周目にはセクター1と2で全体のベストタイムを記録し、1分46秒091でコントロールラインを通過する。この時点でラップタイムモニターの最上位に菅波選手の名前が刻まれた。翌周にはさらにタイムを更新する1分45秒606、6周目にも1分45秒686をマークし、

6周目を終えた時点でもトップタイムを保持することとなった。7周目と8周目にも1分45秒台を記録するが、ベストタイムを更新することはできず10周目に予選のタイムアタックを終えた。結果は、トヨタとホンダのスカラシップで参戦する小高選手と名取選手に抜かれて第7戦と第8戦ともに3番手のスターティンググリッドとなった。ポールポジションは獲得できなかったが、これまでの予選最上位が第6戦の9番手だったので、菅波選手にとっては最上位からのスタートとなった。

<Rd7>

予選終了から約5時間のインターバルを経て実施されたFIA-F4選手権の第7戦は、予定通りの13時40分にスタートが切られることとなった。8時の予選時でも28℃となっていた気温は、時を追うごとに上昇していき第7戦のスタートに時点では36℃、路面温度も53℃と今シーズンでもっとも厳しい環境でのレースだった。

3番手からスタートした菅波選手は、1周目こそ1つポジションを下げて4番手でコントロールラインを通過するが、2周目には2番手に浮上。トップを走る#1小高選手との差を周回ごとに縮めていく。4周目には1分46秒845のベストタイムをマークし、トップとの差を0.8秒としテールトゥノーズで小高選手にプレッシャーを掛ける。15週のレースが折り返しを迎えた8周目のコントロールラインでは、小高選手との差をとうとう0.1秒まで詰めて、続く9周目の1コーナーでトップに浮上する。しかし、翌10周目の1コーナーで再び小高選手に抜かれて2番手に後退。2台の攻防が続いている間に後続が追いつき、12周目のダンロップコーナーで、#5角田選手と#6名取選手の2台にパスされてしまう。それでも、菅波選手は冷静にレースを展開し13周目の1コーナーで2台を交わして、再び2番手に復帰。2番手を争う3台の攻防は熾烈を極めたままファイナルラップを迎え、ダンロップコーナーを3台がスリーワイドで進入する。アウト側の菅波選手は、イン側のマシンに寄せられたことで縁石上でのブレーキングを余儀なくされる。そのため、ダンロップコーナーのクリッピングポイントに着けず、その間に6番手に順位を落としてしまい、善戦して見せ場を作ったが6位でチェッカーを受けることとなった。



< Rd8 >

予選と第7戦が行なわれた5日（土）から一夜明けて、6日（日）の8時から第8戦が実施された。この日も前日同様で早朝にもかかわらず気温は上昇し、スタート時の気温は30℃、路面温度は39℃と厳しい気象条件となった。

第7戦と同様の3番グリッドからスタートした菅波選手は、ポジションをキープして1、2周目を終了。3周目には3つポジションを落として6番手となるが、トップとの差は2秒で、冷静に展開を読みながら的確なレース運びを行なう。レースが中盤に入る5周目には、先頭集団を形成しながら4番手までポジションを復帰させ、上位進出のチャンスをつかかった。6周目から10周目までは菅波選手を含めたトップ4がテールトゥノーズの拮抗した状況で周回が続く。トップ集団が牽制し合う中で5番手以降の選手も近づいてきて、11周目に菅波選手は5番手にポジションを下げてしまう。さらに、13周目にはもう一台に抜かれて6番手になるが、冷静さを保ち余力を残していたこともあり、ファイナルラップの1コーナーで1台をパスすると、続くコカ・コーラコーナーでもう一台を抜いて4番手に復帰。その後の半周で3番手まで0.2秒差まで迫ったが、惜しくも4位でチェッカーを受けることとなった。

< 菅波冬悟選手 >

今回は練習走行から4番手、7番手と幸先の良いスタートが切れました。予選では、マシンにスピードもあり、ポールポジションこそ獲得できませんでしたが、両戦ともに3番手を得られました。第7戦はスタートも順調で、中盤ではトップに立つなどレースをリードすることもできました。しかし、ファイナルラップのダンロップコーナーで3台が横並びとなり、アウト側だったために行き場所がなくなり、ブレーキングで若干オーバーランしてしまいました。展開を考えると2位には入れていたと思うので、悔しさはあります。第8戦は、第7戦と同様に終盤に山場が来るとして冷静に周回を重ねました。しかし、要所での位置取りが悪く、最後は4位でのフィニッシュとなりました。ペースは悪くなっただけに、第7戦よりも悔しい結果でした。それでも、2戦ともにトップ争いを展開できたことで、以前のレースとは比べものにならない経験値が得られたと思います。次戦以降は、常にこの位置からスタートして、優勝のみを目指して戦っていきます。

#82 庄司雄磨選手



< 予選 >

7月から猛暑に見舞われたことになったが、予選が行なわれた8月4日（土）も8時のスタート時点で気温は28℃、路面温度は36℃となり、ドライバーにとっては過酷な状況での戦いとなった。

8時のコースオープンとともに一斉にマシンがタイムアタックを開始するなかで、庄司選手は少しタイミングをずらしてコースイン。2周をウォームアップに充てて3周目からタイムアタックを開始すると、5周目には1分46秒台に入れて、7周目にセカンドベストタイムとなる1分46秒542をマーク。続けて8周目にはベストタイムとなる1分46秒441を記録した。さらなるタイムアップを目指してアタックを続けるが、先行車のスリップを上手く使うことができず、1分46秒台をマークするもののタイム更新には至らなかった。結果として、第7戦は18番手、第8戦も18番手というスターティンググリッドを得ることとなった。

< Rd7 >

予選終了から約5時間のインターバルを経て実施されたFIA-F4選手権の第7戦は、予定通りの13時40分にスタートが切られることとなった。8時の予選時でも28℃となっていた気温は、時を追うごとに上昇していき第7戦のスタートに時点では36℃、路面温度も53℃と今シーズンでもっとも厳しい環境でのレースだった。

18番手で第7戦を迎えた庄司選手は、スタート直後の混戦で位置取りが悪かったというが1周目を17番手で通過する。2周目には1つポジションを下げるが、3周目には再び抜き返して17番手に浮上。6周目にはベストタイムとなる1分47秒728をマークして、先行車を追った。しかし、思うようにペースが上がらずに9周目には19番手にポジションを下げてしまいます。だが、タイヤのグリップ感が失われてくる終盤になっても1分47秒台のラップタイムで走行を続けて、13周目には3台をパス、ファイナルラップには先行車のクラッシュもあり14位でフィニッシュした。



< Rd8 >

予選と第7戦が行なわれた5日（土）から一夜明けて、6日（日）の8時から第8戦が実施された。この日も前日同様で早朝にもかかわらず気温は上昇し、スタート時の気温は30℃、路面温度は39℃と厳しい気象条件となった。

第7戦と同様の18番グリッドからスタートした庄司選手だったが、スタート後の位置取りが悪かったこともあり、1周目に2台にパスされてしまう。それでも、3周目に1台、5周目に1台をパスして18番手に復帰。レース中盤の7周目には1分47秒508のベストタイムをマークして、さらに1つポジションを上げた。庄司選手のマシンはコーナーが速かったためセクター2、3では先行車をパスするが、ストレートで抜き返されてしまうという惜しい展開が続き、ポジションを上げることができない。12周目には一時19番手まで落ちるが、12周目に1台、13周目にもう1台、ファイナルラップにも1つポジションを上げて16位でフィニッシュした。

< 庄司雄磨選手 >

練習走行ではコーナーで突っ込み過ぎていたところがあって、予選ではその突っ込み過ぎを意識して走りました。上手く先行車のスリップを使って走りたかったのですが位置取りが悪く、思うような展開ではなかったです。それでも、前戦までよりは良いイメージで走れたと思います。決勝レースは、第7戦、第8戦ともに順位は上げられましたが、展開の読みやポジショニングなどで未熟さが出てしまいました。ペースは良かったのですが、混戦で不利なポジションに入ってしまう抜かれることがあって、瞬時にどの位置を走れば良いかを考える必要があります。ドライビングの面では、これまでのレースよりも良いところが多かったと思いますが、マシンはストレートスピードを含めて見直す箇所があります。次戦のスポーツランドSUGOは、抜きにくいコースなので、予選からしっかりと結果を残していきたいです。



<吉本大樹監督>

第7戦と8戦は、菅波選手がこれまでの課題となっていた予選で速さをみせて3番手を獲得しました。決勝レースは、レース1も2も冷静に展開やライバル勢のマシンの動向を読んで戦ったと思います。一時的ですがトップに立つこともあり、勝てそうな展開だったので、結果が伴わなかったところは原因を考えてもらいたいです。それでも、トップ集団で2レースとも戦えたことによって、

今後は常にトップ集団で争える自信が付いたはずですし、実りのあるレースだったと思います。残りは3大会6戦なので、優勝を目指して走ってもらいます。

環選手と庄司選手は、両レースともに若手らしい元気ある走りが見られなかったことが残念です。それでも、課題に対しては少しずつですが良くなっています。ただ、残りのシーズンは限られた時間しかないなので、スピード感を上げて課題に取り組んでももらいたいです。また、現在のレースは、色々なデータを基にしてセッティングやドライビングなどを判断するのですが、どこかデータで限界を決めてしまっているところがあります。二人とも実力はあるドライバーなので、固定観念を取り除いて、今後のレースに挑んでももらいたいです。

