



FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd.11-Rd.12 OTGmotorsports REPORT

10月20日 | 天候:晴 | 気温:Rd.11/17度 | コース:オートポリス | 路面温度:Rd.11/33度(ドライ)
10月21日 | 天候:晴 | 気温:Rd.12/10度 | コース:オートポリス | 路面温度:Rd.12/12度(ドライ)

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開幕した同シリーズも残すところ 2 大会 4 戦となった。

OTG MOTOR SPORTS からは 3 名のドライバーがエントリーしていく、#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つたが、それ以外の 8 戦ではトップ 10 内でフィニッシュしていく 2 年目のシリーズ参戦ということで、本来のパフォーマンスを十分に発揮している。特に、富士スピードウェイで行なわれた前回の第 7 戦、8 戦では予選でともに 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か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。

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 レースではシリーズチャンピオンを獲得した速さを持っているので、切っ掛けが見つかれば 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 6 ラウンドの舞台となるのは大分県のオートポリスで、阿蘇の外輪山に位置するこのサーキットは、天候不良になることも多く荒れたレースも予想された。今回も「2018 AUTOBACS SUPER GT Round7 AUTOPOLIS GT 300km RACE」のサポートレースとして開催され、10 月 20 日（土）に予選と第 11 戦、21 日（日）に第 12 戦が実施された。

#81 菅波冬悟選手

<予選>

20 日に実施された予選は予定通りの 8 時 10 分にスタートし、8 時 40 分までの 30 分間で競われることになった。FIA-F4 の予選は全ラウンドで 1 回の開催となり、ベストタイムがレース 1（第 11 戦）、セカンドベストタイムがレース 2（第 12 戦）の予選順位となる。阿蘇の外輪山に位置するオートポリスは前日同様に冷え込んでいて、予選スタート時の気温は 10°C となっていた。

予選開始とともにコースインした菅波選手は、インラップから 3 周を掛けてマシンの状況をチェックしつつ、ブレーキやタイヤに熱を入れていく。計測 4 周目からタイムアタックを開始し、まずは 1 分 54 秒台をマーク。翌周には、1 分 51 秒 499 の全体ベストタイムを記録し、タイム計時モニターのトップに立つ。続く、計測 6 周目も 1 分 51 秒 526 の好タイムをマークする。7 周目も 1 分 51 秒台のタイムを残し、予選時間の残り 10 分の時点でピットに戻り戦況を見届けることになる。最後までポイントランキング上位陣がタイムアタックを行なったが菅波選手のタイムを上回る選手は現れず、第 11 戦、第 12 戦ともにポールポジションを獲得した。



< Rd.11 >

予選開始時は気温が10°Cと冷え込んでいたオートポリスだったが、午前中に実施されたスーパーGTの公式練習のころから徐々に気温が上がっていき、お昼をまわると上着がいらないほどの日差しとなった。FIA-F4選手権の第11戦は、予定通りの13時30分に26台のマシンがグリッドに整列しスタートを切る。

ポールポジションスタートの菅波選手は、スタート直後の1コーナーを押さえて1周目からリードを拡げたいという思惑通りの展開を披露する。抜群のスタートを切った菅波選手は、1周目のコントロールを通過した時点で2番手のマシンに0.7秒差のギャップを作ることに成功。2周目、3周目にもさらに差を拡げて、4周目には後続とのギャップを1秒まで拡大する。5周目にはさらにファイナルラップとなる1分52秒426をマークして、追いすがるライバル勢に圧倒的な強さをみせる。レースが後半に入る7周目にはリードを1.3秒としレースをリードする。9周目には、このレースで最大となる2秒までギャップを拡大。しかし、10周目にフルカウンターを当てるほどのハーフスピンを喫してしまう。だが、それまでに築いた貯金があったため1秒ほどロスはしたが、トップは守る。終盤は後続に詰め寄られたが、それでも13周目にトップでチェックマークを受け、FIA-F4選手権の初優勝をポールトゥウィンで達成した。

< Rd.12 >

予選と第11戦の決勝レースが行なわれた20日から一夜明けて、第12戦の決勝レースが21日の9時から実施された。この日も早朝からオートポリスは冷え込んでいて、午前8時前は10°Cを下回る寒さとなった。それでも、雲ひとつない快晴の元で第12戦は競われることとなった。

前戦の第11戦で初のポールトゥウィンを達成した菅波選手は、気持ちにも余裕が出て第12戦を迎えることになった。2戦連続でポールポジションスタートとなった菅波選手は、再び抜群のスタートダッシュを決める。1周目のコントロールラインを通過するときには、後続に1.3秒のギャップを作り、ライバル勢を寄せ付けない速さをみせる。4周目には、ファステストラップとなる1分52秒577をマークし、ギャップを1.5秒まで拡大。レース後半の9周目には、2番手との差を1.9秒まで拡げるとさらにペースをアップさせる。結果として13周のチェックマーク時点での2番手と2.9秒の差をつけて第12戦も圧巻の強さで連勝を飾った。オートポリスラウンドは、2連続ポールポジションに2連勝、さらに2回のファステストラップと完璧なレース運びでライバル勢を圧倒した。

<菅波冬悟選手>

水曜日から練習走行を始めたのですが、今思えばどのようにセットアップしていくかの方向性が決まっていなかったのかもしれません。また、ドライビングでもいくつかの修正点があり、それを予選に向けて克服していました。予選では、路面温度とセットなどが的確にはまっていて2レースともポールポジションを獲得できました。オートポリスは抜きにくいコースなのでポールを採れたことは有利でした。第11戦は、グリッドに並ぶ前までは気持ちが浮ついでいるところもありましたが、グリッドではしっかりと集中ができ、スタートしました。序盤で後続を離せば勝てると思っていたが、途中でミスもありギャップを縮められてしまいました。それでも前半にリードできたお蔭で勝てました。第12戦は、前戦の反省もあったので、とにかく PUSHすることを心掛けました。ミスなく走れて後続に2.9秒の差で勝てたことは自信につながりました。次戦でもトップ争いを行ない、オートポリスラウンドの調子を維持ていきたいです。



#80 環 優光選手

<予選>

20日に実施された予選は予定通りの8時10分にスタートし、8時40分までの30分間で競われることになった。FIA-F4の予選は全ラウンドで1回の開催となり、ベストタイムがレース1（第11戦）、セカンドベストタイムがレース2（第12戦）の予選順位となる。阿蘇の外輪山に位置するオートポリスは前日同様に冷え込んでいて、予選スタート時の気温は10°Cとなっていた。

コースオープンとともに走行を開始した環選手は、インプラップから3周に亘ってマシンコンディションを確認するとともにタイヤに熱を入れて4周目からタイムアタックを実施する。まずは1分55秒台のタイムをマークし、翌周には1分52秒台に入れて、計測6周目には1分52秒334を記録し、続けて計測7周目にも1分52秒257までタイムアップする。この結果によって第11戦、第12戦ともに10位となり、自己ベストグリッドを獲得した。

<Rd.11>

予選開始時は気温が10°Cと冷え込んでいたオートポリスだったが、午前中に実施されたスーパーGTの公式練習のころから徐々に気温が上がっていき、お昼を回ると上着がいらないほどの日差しとなった。FIA-F4選手権の第11戦は、予定通りの13時30分に26台のマシンがグリッドに整列しスタートを切る。

環選手はコースイン時にスタート練習を行なったのだが、そのときにクラッチに違和感を覚えたというが、なんとかグリッドには整列した。しかし、フォーメーションラップに入る際にもクラッチの違和感は消えず、ギアがダウンできない症状が出てしまう。それでも発進することはでき1周を走行したグリッドに戻りスタートを待った。スタート時もやはりクラッチが切れずに後続のマシンに抜かれてしまう。1周目を21番手で戻ってきた環選手は翌周も走行を続けたが、3周目にピットに戻りリタイヤとなった。

<Rd.12>

第12戦の決勝レースが21日の9時から実施された。この日も早朝からオートポリスは冷え込んでいて、午前8時前は10°Cを下回る寒さとなった。それでも、雲ひとつない快晴の元で第12戦は競われることとなった。

第11戦ではクラッチのトラブルによってリタイヤを喫してしまった環選手。第12戦に掛ける思いは強く、グリッド上で集中している姿が見えた。9番手グリッドからスタートした環選手は、1周目に1台をパスして8番手でコントロールラインを通過する。2周目以降も順位をキープしたまま、先行車をテールトゥノーズで追う。コース幅は広いがパッシングポイントが少ないオートポリスなので、トップ集団も順位変動がないままレースは展開する。8番手を走行する環選手もミスなく走り続けるが、ライバル勢も隙をみせずポジションキープのままレースが後半に入る。10周目には自己ベストタイムとなる1分53秒243をマークして、ライバル勢にプレッシャーを与える。それでも、拮抗した状態が最後まで続き、13周目に8位でチェックターを受けた。この結果により環選手は初ポイントを獲得し、最終戦に向けて弾みをつけることとなった。

<環優光選手>

練習走行では、マシンがアンダー状態でコーナーの脱出速度が遅いのが問題でした。予選に向けてはチームや吉本監督と相談してセットを変更しました。このセットが合っていたため、予選では走りやすく2戦ともに自己最高位を獲得できました。第11戦は、スタート前にクラッチに違和感が出てしまい、上手くスタートが切れませんでした。その後もクラッチが切れない症状がでたためピットに戻りました。第12戦は、前のレースを走らなかったためタイヤが残っているのは分かっていました。スタート順位よりも上げてゴールはできましたが、バトルで順位を上げたわけではないので反省点も多いです。それでも初ポイントを獲得できましたし、上位勢との差も縮まっています。最終戦は、この一年の集大成となるので、来年につながるレースがしたいです。



#82 庄司雄磨選手

<予選>

20日に実施された予選は予定通りの8時10分にスタートし、8時40分までの30分間で競われることになった。FIA-F4の予選は全ラウンドで1回の開催となり、ベストタイムがレース1(第11戦)、セカンドベストタイムがレース2(第12戦)の予選順位となる。阿蘇の外輪山に位置するオートポリスは前日同様に冷え込んでいて、予選スタート時の気温は10°Cとなっていた。

コースオープンとともに走行をスタートした庄司選手は、インラップから3周に亘ってタイヤやブレーキに熱を入れてタイムアタックの準備を整える。計測4周目には1分57秒台のタイムをマークし、5周目には1分52秒603を記録。続く、6周目には1分52秒560、7周目にも1分52秒608と練習走行よりもタイムアップを果たす。その後も2周続けてタイムアタックを行なうが、1分52秒560のベストタイムを更新できず、30分間の予選が残り10分を切った時点でタイヤを温存するためにピットに戻った。

結果として第11戦は14位、第12戦は15位というリザルトとなった。

<Rd.11>

予選開始時は気温が10°Cと冷え込んでいたオートポリスだったが、午前中に実施されたスーパーGTの公式練習のころから徐々に気温が上がっていき、お昼をまわると上着がいらないほどの日差しとなった。FIA-F4選手権の第11戦は、予定通りの13時30分に26台のマシンがグリッドに整列しスタートを切る。

予選で14位となった庄司選手だったが、上位の選手が予選後にタイヤ交換を行なったために最後尾スタートとなり、13番グリッドからのスタートとなった。好スタートを決めた庄司選手は、1周目のコントロールラインを12番手で通過する。しかし、2周目に入ると後続のペースが上がったこととギアセンサーの異常によってラップタイムが落ち、2周目に2台、3周目に2台にパスされてしまう。5周目に入ると徐々に本来のペースを取り戻し1分53秒台のラップタイムで走行する。それでも抜きづらいオートポリスなので、前のクルマに接近するがパスするまでにいたらいい。9周目には自己ベストとなる1分53秒880をマークするが、16番手のままで終盤戦に入る。先行車とはレース中盤からテールトゥノーズの状態で常にプレッシャーを与えていたが、抜き去ることはできず13周目に16位でチェックマークを受けた。

<Rd.12>

第12戦の決勝レースが21日の9時から実施された。この日も早朝からオートポリスは冷え込んでいて、午前8時前は10°Cを下回る寒さとなった。

予選で15位となった庄司選手は、先行車が最後尾スタートとなったため14番グリッドからポイントを目指して戦うこととなった。スタートは悪くなかった庄司選手だったが、1コーナーを過ぎたところでサイドバイサイドとなり、押し出される形でコースアウトしてしまう。このアクシデントによって24番手まで順位を下げてしまう。3周目には23番手に浮上し、9周目には1台をパスして22番手、10周目には自己ベストタイムとなる1分54秒280をマークしてさらに先行車を追った。終盤の3周は、周回ごとに順位を上げていき、13周目に20位でチェックマークを受けることとなった。

<庄司雄磨選手>

練習走行では自分のミスでクラッシュしてしまい、走行時間を失ってしまいました。それでも予選はコンディション良く、ラップタイムもまとめられました。セクターべストをつなげられれば、さらに上位に入っていたので悔しい部分もあります。第11戦は13番手スタートでポイント圏内も見えていましたが、最初の数周でブレーキが止まらなかったことやギアポジションの異常もあって抜かれてしまいました。後半はラップタイムも上がってきたのですが、前半の失速がもったいなかったです。第12戦は、1コーナーまでに3台をパスしたのですが、コースオフして最後尾まで下がってしまいました。そこからは抜くに抜けない状況が続いて、最終的に20位でゴールしました。同僚が2レースともポールトゥーウィンと初ポイントということで悔しい思いはあります。残りは、最終戦の2レースだけなので、是が非でも結果を残していきたいです。



<吉本大樹監督>

3選手ともに17日（水）から走り始めて3日間の練習走行を終えました。オートポリスは、コースコンディションが変わりやすいとともに、勾配があってどのセクターでも完璧なマシンに仕上げることは難しいです。どのセクターを重視するかをドライバーと話し合って、19日（金）の走行後に思い切って仕様変更を行ないました。このセットアップの変更が適切だったこともあって、予選では菅波選手がダブルポールポジション、環選手、庄司選手も練習走行より順位を上げてシーズンベストの結果となりました。

レース1は、ポールポジションスタートだった菅波選手が終盤は後続に差を詰められましたが、冷静に走り切って初優勝をチームにもたらしてくれました。レース2は、レース1の後半でギャップを詰められた反省を活かして、終始2から3秒ほどのリードを保ち、安心してポールトゥーウィンを見る事ができました。レース1での勝利が気持ち的にもプラスになったはずですし、両レースともにファステストラップも取って良いレースとなりました。

環選手は、第11戦のスタート前にクラッチを壊してしまったレースができませんでした。マシンを労わって乗るということはアドバイスしていたのですが、スタート練習を事前にやってもらえば良かったかもしれません。第12戦は初ポイントを採ってようやくスタート地点に立てたのではないかでしょうか。上位集団と走ったことで自信も付いたはずなので最終戦には期待しています。

庄司選手は、菅波選手や環選手に比べて走らせ方の部分も含めて足りていないところが多いです。レースでも順位を上げて帰ってこられなかったこともあります。もう一度、色々と考え直さないと厳しい結果が待ち受けているはずです。とにかく頑張るしか、先につながることはないので結果につなげてもらいたいです。

