



現場で発覚した隠れていた問題

シリーズ名：2016 全日本選手権スーパーフォーミュラ シリーズ第5戦

大会名：2016 全日本選手権スーパーフォーミュラ シリーズ第5戦

距離：レース1 3.703km×28周 (103.684km)

レース2 3.703km×51周 (392.853km)

予選：9月10日(土) 晴れ/観衆:4,000人(主催者発表)

決勝：9月11日(日) 晴れ/雨・観衆:6,000人(主催者発表)

9月10日(土)～11日(日)、全日本選手権スーパーフォーミュラ シリーズ第5戦が、岡山県岡山国際サーキットで開催された。DRAGO CORSEは、排気量2000cc直列4気筒直噴ターボ過給エンジンであるホンダHR-414Eを搭載したSF14にドライバー小暮卓史の組み合わせでこのレースに参加した。

今回のレースは、元々大分県・オートポリスを舞台に行われることになっていたが、4月に発生した熊本地震の影響を考慮して今季開催を延期、代替として行われるもの。それに伴い、通常のシリーズ戦とは異なるレースフォーマットが採用されることになった。

特別レースフォーマットは、土曜日にレース1、日曜日のレース2の2レース制。金曜日の占有走行は実施せず、土曜日の朝に1時間のフリー走行を行った後、20分間の計時予選が行ってレース1のスターティンググリッドを決め、午後に30周のレース1を行う。レース1では、タイヤ交換は義務付けられない。

日曜日は、フリー走行は行われず、Q1とQ2で争われるノックアウト予選でレース2のスターティンググリッドを決める。午後に行われるレース2のレース距離は51周で、こちらのレースではタイヤ交換が義務付けられる。

選手権ポイントはレース1、レース2で通常の50%、ポールポジションポイントのみそれぞれのレースで1点が与えられることになっている。

● 9月10日(土)

■フリー走行：1分14秒942 13番手

快晴の空の下、フリー走行セッションが午前9時から1時間にわたって行われた。走り出しから小暮はコーナリング中のアンダーステアに悩み、調整をしながらの走行となった。タイムは伸び悩んだが、26周走行したうちの最終ラップにトップから0秒522遅れの1分14秒942を記録、13番手でセッションを終えた。

■公式予選1：1分14秒672 10位

フリー走行終了から1時間のインターバルを置いてレース1の公式予選セッションが行われた。小暮はアンダーステア対策を施したマシンに乗ってタイムアタックのポジションを探りながら走行に入った。

セッション開始後7分、最初のニュータイヤを用いてタイムアタックに入るタイミングで赤旗が提示され8分のインターバルを経てセッションは再開された。小暮もタイムアタックのやり直しにかかり、セッション残り8分を切ったところで2セット目のニュータイヤを装着、タイムアタックに入った。その結果残りセッション終盤にタイムを1分14秒台に入れ、12周走行した最終ラップにトップから0秒634遅れの1分14秒672を記録、10位に食い込んだ。

■決勝レース1：11位 (36分54秒868 28周 ベストラップ 1分18秒263)

土曜日午後 2 時 45 分、晴天下で決勝レース 1 のウォームアップが始まった。しかし決勝レースのフォーメーションが終わりスタート合図を待とうとしたとき、ポールポジションの選手が停止位置を誤ったためスタートディレイとなり、2 周を減算した 28 周としてレースがやり直されることになった。

スタートの第 1 コーナーを争う集団の中、小暮は押し出される形になって 1 つ順位を落とし、11 番手のポジションを確保してレースに入った。その後小暮はアンダーステアでクルマが曲がらない症状に苦しみながらレースを進めたが前走車との 1 秒弱の間隔を縮めることができず、そのまま周回数を重ねることになって短い 28 週のレースを走りきった。優勝車から 26 秒 301 遅れの 11 位であった。

● 9 月 11 日 (日)

■公式予選 2 : 1 分 15 秒 876 18 位 (Q1 : 18 位 1 分 15 秒 876 Q2 : DNS)

前日に続き秋晴れに恵まれた日曜日、気温 25°C、路面温度 31°C というコンディションのもと、午前 9 時 50 分からレース 2 のスターティンググリッドを決めるノックアウト方式の公式予選セッションが始まった。まず 20 分間の Q1 セッションを行い、上位 10 台が Q2 に進出、11 番手以降はその順位でスターティンググリッドが決まり、10 位までのスターティンググリッドは 10 分のインターバルを経て 10 分間行われる Q2 セッションでのタイム順で決定するという規則である。

チームは前日のレースが終わった後、サスペンションをあらかじめ曲がる方向でセッティングしていたスペアヘアッシーで交換、このセッションに備えた。セッション前半、小暮はユーズドタイヤで走行を開始したが前日とは一転オーバーステアを訴えたのでチームはその対応に追われた。

残り 7 分、小暮はニュータイヤを装着してタイムアタックに入り 1 分 15 秒 876 を記録したが、18 位に終わり Q2 セッション進出はならなかった。

■決勝レース 2 : 14 位 (1 時間 11 分 58 秒 287 51 周 ベストラップ 1 分 17 秒 622)
26 秒 475 遅れ

レース 2 の決勝レースのスタート前、8 分間のウォームアップ走行が行われる頃には気温 33°C、路面温度は 44°C に達した。午後 3 時にフォーメーションラップが始まり、決勝レース 2 のスタートが切られた。このレースではタイヤ交換が義務づけられている。グリッド下位のチームはスタート直後のピットインとタイヤ交換戦略を選んだが、チームはスタート時点では迷っていた。ピットロードが渋滞してかえって遅れてしまうことを避けたかったのだ。

ところがスタートで小暮はうまく加速、下位から順位を上げていた。そこでチームはスタート直後のピットイン戦略を見送る決断を下した。1 周目に多くの前走車がピットインしたこともあって、2 周目には小暮の見かけ上の順位は 10 番手にまで上がっていた。

しかし小暮は 1 周目のバックストレートエンドで前走車にフロントウイングを踏まれて損傷を受けていた。この影響で、空力のバランスが崩れフロントが曲がりたい方向へ入っていかない症状に苦しみながらの走行となっていた。

小暮は、ピットストップを見送った 10 台の最後尾につけてレースを続けた。6 周目には上位車がピットインしたため繰り上がりで 9 番手へ進出、前走車とは 2 秒弱の間隔を保ってレースを続けた。しかしフロントウイングの損傷は徐々に悪化し走行続行が難しくなったため、10 周を終える段階でピットへ向かい、残った 4 セット目のニュータイヤタイヤへ交

換を行うと共にフロントウイングのついたノーズコーンを交換する作業を行った。

通常よりピット作業に時間がかかった小暮は、コースに復帰したときには18番手へと順位を落としていた。マシンの状態が正常に戻った小暮のペースは良く、レース中のファステストラップを記録して追い上げが始まった。20周目には前走車をオーバーテイクして17番手へ順位を上げ、さらに前走車へ迫るが空力の影響を受けてなかなか接近はできない。

30周を終えたところで、コース上に停止した車両を排除するためセーフティカーがコースイン、セーフティカーランが始まった。このタイミングで小暮は再びピットイン。

隊列に戻った小暮の順位は17番手。35周目、レースが再開されてから小暮は前走車を攻め立て、36周目には自力で前走車をオーバーテイク、さらに前を攻めるが、やはり接近するとダウンフォースが抜ける症状に苦しみコンマ5秒程度までは近づけるものの順位を入れ替えるには至らない。

41周目には上位車がペナルティーを受けて後退したため順位は15番手へ繰り上がり、最終周に前走車がピットインしたため14位でチェッカーフラッグを受けた。

2レースとも選手権ポイント獲得には至らず、第5戦終了時点で小暮はシリーズポイントランキング12番手、DRAGO CORSEはポイントランキング8番手につけてシリーズ第6戦を迎える。シリーズ第6戦は、9月24日(土)、25日(日)に、宮城県スポーツランドSUGOで開催される。

■小暮卓史コメント

今回のレースはもったいなかったです。最初から最終的な状態で走れたらと思いますけどしかたがない。こんなこともあります。土曜日はクルマの状態に違和感があったので不具合を消しつつ走ったんですが消しきれず、あれがいっぱいいいでした。レースはその違和感が残ったまま走ったんですが、そこそこだったかなと思います。日曜日はサスペンションを交換した結果、クルマの感触が激変しました。完全ではありませんでしたが、どちらかといえばこちらの方が良かった。予選ではバランスも取れていなかったしつらかったんですが、その後調整してレースに臨みました。決勝ではスタート直後にフロントウイングを踏まれて、フロントが全然入らなくなって最初から厳しいレースになりました。ウイングを換えてもらってからは普通に走れるようにはなりましたが、前に近づくとどうしてもペースが一緒になってしまう。そこが難しかったです。やらなくてはいけないことも見えてきたので好きなSUGOでのレースを楽しみにします。

■道上龍コメント

土曜日に走り始めたら、小暮がアンダーステアを訴えました。土曜日が終わった段階で、曲がる方向へあらかじめセットしていたサスペンションをアッシーで交換して取りつけたところ、日曜日は逆に強いオーバーになりました。なぜだろうと調べたら、実は土曜のダンパーがスティックしていました。土曜日はスティックしたままセットアップを進めてしまったのでおかしな方向へ進んでしまったんです。サスペンションを交換した日曜日は真逆のことを言い出した。最初はコンディションが変わったせいかなと思ったんですが、結局セットアップを見直さなければいけなくなって決勝は一か八かの状態で行かざるをえませんでした。決勝のラップタイムはすごく良かった。でも集団での空力的なバランスが悪くなって抜けないまま終わってしまいました。前でスタートしていれば違う展開になっていたと思うんですが残念です。今後こういうことがないように徹底して細かいところも見直してやらないといけなさと反省しています。スーパーフォーミュラは本当に難しい。ほんの少しのことに敏感に反応するので見極めが難しいんです。ぼくたちはセッティングのペースがまだできていない。シーズンも残り少なくなっ

まいりましたが、SUGO、鈴鹿と、小暮が得意なところが続きますからなんとか少しでも結果を残したいと思います。

