



**VANTELIN
KOWA**



**SUPER
FORMULA
RACE REPORT**

Rd.2 @OKAYAMA International Circuit

TEAM
TOM'S

9月27日 (日) / 来場者3,500人

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：26-25℃ / 路面温度：32-32℃

国内トップのフォーミュラシリーズ、スーパーフォーミュラは、岡山県の岡山国際サーキットに舞台を移して第2戦が行われた。開幕戦と同様に予選と決勝を同日に行うワンデーレース方式。土曜日に行われた2回の練習走行セッションの後、日曜日の事前走行はなく、いきなり午前10時40分から予選が開始された。今回中嶋一貴は、ルマン24Hレースで優勝した後に帰国しているが、政府の新型コロナウイルス感染拡大規制の指針によって2週間の自宅待機となり、代わって宮田莉朋が36号車のステアリングを握ることとなった。初の国内トップフォーミュラレース参戦で宮田は予選2番手、フロントローを奪取するという快挙を成し遂げた。2019年チャンピオンのニック・キャッシュは、Q2敗退。開幕戦に続いてグリッドの中段から決勝をスタートすることとなった。



- Q1はA、Bグループに分かれて行われた。
- ニック・キャッシュがAグループ。宮田莉朋がBグループでQ1を走行した。
- VANTELIN TEAM TOM'Sの2台は好調な滑り出しを見せ、共にQ1をトップで通過した。
- 宮田は、Q2においてもトップタイムを叩き出した。彼が記録した1分12秒646は、今回の予選中の最速。コースレコードに迫るタイムだった。
- キャッシュは、0.317秒差でQ2突破は叶わなかった。この時点で10番手グリッドが決定した。
- ルーキードライバーながらポールポジションを目指してQ3でアタックした宮田は、わずかに0.336及ばず。しかし、フロントローに並ぶ衝撃的なデビューを果たした。

Driver	Car No.	Q1	Q2	Q3
ニック・キャッシュ	1	P1 1'13.120	P10 1'13.148	-
宮田 莉朋	36	P1 1'13.131	P1 1'12.646	P2 1'13.109

9月27日 (日) / 来場者3,500人

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：26-25℃ / 路面温度：32-32℃



宮田 莉朋

36号車ドライバー

Aグループでキャンディ選手がトップの1分13秒1を出し、路面にラバーグリップがのり、コンディションがどんどん良くなってコンマ1以上タイムは良くなると聞いていたので、Q1で出した僕の13秒台では足りないかと思っていましたがトップでした。全てが初めてだったので、手応えを感じたということではなく、与えられた状況で走ったらQ2もトップで、そのタイムが今回の予選におけるベストタイムだった。そして、臨んだQ3で再びトップタイムを狙っていたら、路面のコンディションも変化して、セットアップ、ドライビングでも判断ミスがあって、全てを合わせることができずにポールポジションを獲得することができませんでした。今回の予選結果で自信もつきましたが、やはりポールポジションに手が届くところなのに獲得できなかったのは悔しかったですね。決勝では、なんとかシングルフィニッシュ。5位以内を目標にしています。



ニック・キャンディ

1号車ドライバー

コンディションの変化にマッチさせるセットアップができなかった。Q1からQ2で良い方向だと思ったセット変更が逆になった。タイム的にはほんの少しの差だけれど、それでQ2を突破できなかったのだから大きな違いだ。開幕戦もそうだったけれど、またしてもグリッドの中段からのスタートとなってしまった。タイヤ交換が義務付けされたから、レース内容に変化が加わる。開幕戦のような単調なレースにはならないだろう。その状況の中でどれだけ順位を上げられるかだ。



大立 健太

36号車エンジニア

土曜日の練習走行では、一貴選手のセッティングで走り始めて、そこからセッティングを莉朋選手に合わせたものに変更して予選に臨みました。セッティングが完璧だったかは定かではありませんが、そこは彼がうまく走ってくれた結果としてQ1、Q2でトップタイムを叩き出し、最後にフロントローを獲得してくれました。Q1からQ2ではコンディションに合わせたセット変更を行いました。Q3では彼がそのままで行くという判断をしたので変更は行っていません。しかし、アタックラップで最終コーナー手前のダウンシフトでトラブルが発生してしまい、タイムロスしてしまいました。他の箇所でも彼自身ミスがあったと言いましたが、ダウンシフトでロスがなかったらポールポジションを獲得できていたかもしれませんね。ポールをとった平川選手のタイムに届かないタイムではなかったですね。決勝のセットアップによるラップタイムは安定していると思います。あとはピットインのタイミングですね。

9月27日 (日) / 来場者3,500人

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：26-25℃ / 路面温度：32-32℃



小枝 正樹

1号車エンジニア

まずはQ1でトップタイムを出してくれて、ニックからもう少しマシンのバランスを良くしたいという要求があったので若干のセット変更をしたのですが、それが良くない方向へ行ってしまったようで、Q2の突破には少し足りなかったですね。彼自身も少し失敗したと言っていましたけど、それもセットアップが合わなかったことが原因でしょう。開幕戦と同じようにグリッドの中断からのスタートとなるので、どれだけ順位アップできるか……。今回決勝では、タイヤ交換の義務が追加されていますが、それをどれだけ作戦に組み込んで決勝の戦略を立てるかですね。しかし、タイヤ交換を行えるのは10周目以降で、給油は行わないので作戦面での幅は狭いですね。スタート後のポジションにもよりますが、どの時点でピットインさせるかを判断してできる限り順位アップを狙います。



東條 力

チーフエンジニア

ガレージから岡山に持ち込んだ状態としては問題無く、上位を狙えるものだったと判断しています。予選が始まって2人ともにQ1トップタイムでしたから、それが証明されましたね。Q2も2台共にトップで行きたかったけど、ニックの方はセットアップを変更したのが悪い方向に行ってしまった。今回ポールポジションを獲得した平川選手にしても、Q1、Q2はギリギリの通過でしたが、ほんの少しの差でQ3に残れるかどうかが決まってしまうので、本当に難しいです。ニックは、決勝でうまく順位を上げてきてくれると信じているので心配はしていません。宮田は、ちゃんとスタートを切ってくれたら、上位フィニッシュも可能でしょうね。決勝の展開はセーフティカー(SC)が入るかどうかが、どのタイミングでSCが入るかによりますね。



舘 信秀

チーム監督

いやー、嬉しい。この国内トップフォーミュラシリーズに宮田が新たな風を吹かせてくれた。それも、トムスのスーパーフォーミュラライツで今戦っている彼が一貴の代役として素晴らしい仕事してくれた。一貴は、どのような気持ちでこの結果を見守っていただろう(笑)。デビューレースの予選でフロントロー獲得は、近年では記憶がない。予選を終えた彼には、決勝前に既に<70点>と評価した。あとは、決勝で30点分を頑張れと話した。ディフェンディングチャンピオンのニックは、開幕戦よりも1ポジション良かったけれど10番手。それにしてもこのシリーズ、このマシンとタイヤは、コンディション、セッティングがほんの少し違っただけでタイムに表れてしまうね。それだけに難しいし、闘う面白さがある。決勝でニックは必ず順位を上げてきてくれるだろうから、その姿を描いて決勝を迎える楽しみがある。

決勝 | レース内容

TOM'S

9月27日 (日) / 来場者3,500人

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：26-25℃ / 路面温度：32-32℃

VANTELIN TEAM TOM'Sのカーナンバー1。ディフェンディングチャンピオンのニック・キャッシュが見事なレース運びを見せて、10番手グリッドから3位表彰台を獲得した。レース終盤まで優勝の可能性を残し、最終盤にスローカーに引っかかりタイムロス。そこで優勝の可能性は消えてしまったが、2019年チャンピオンの実力を遺憾無く発揮した。シリーズデビュー戦の決勝をフロントローからスタートした宮田莉朋は、スタートを失敗、後続集団に埋もれたが、1周目のアクシデントに巻き込まれることなく、9位でフィニッシュした。



- 第2戦は、10周目以降のタイヤ交換義務が加えられた。
- スタート前のフォーメーションラップ中に1台がクラッシュしてしまいスタートディレイ。1周減算され、50周で決勝が行われた。
- ニック・キャッシュは、見事なスタートを切り、1コーナーで発生したアクシデントを切り抜けて、4位へジャンプアップを果たした。
- アクシデントで複数のマシンがストップ。1台がコース上で走路を塞いでしまったためセーフティカーが導入され、8周目からレースが再開された。
- 宮田はスタートを失敗。7番手まで順位を下げた。
- タイヤ交換義務がスタートする10周目に宮田はピットインしてタイヤ交換。
- レース序盤でタイヤ交換を済ませたマシンと走行を続行するマシンが混走し、キャッシュは続行を判断して10周目以降2位でトップのマシンに迫った。
- 29周してトップ車両がピットインし、キャッシュがトップへ躍り出た。レースは中盤から終盤に入り、ピットインしていない車両は、キャッシュと2位を走行する2台のみとなった。
- 3番手に上がった坪井 翔選手とのギャップによって優勝の可能性も出てきた。しかし、キャッシュより1秒以上ラップタイムが遅い複数のマシンをパッシングしなくてはならず、坪井選手とのギャップを広げ、ピットインしてトップのままレースに復帰する計画が崩れ去り、ギャップが狭まったため優勝の可能性は消えてしまった。
- 48周してキャッシュはピットイン。3位でレースに復帰。背後にSUPER GTでコンビを組むポールポジションスタートの平川 亮選手が迫った。
- 49周目にキャッシュと平川選手の差は、0.9秒。そこからキャッシュはスパートしてチェッカーフラッグを受けた瞬間には2.4秒以上の差を開いてゴール3位フィニッシュした。

Driver

Car No.

Race / Fastest Lap

ニック・キャッシュ	1	P3 1'15.237
宮田莉朋	36	P9 1'15.642

9月27日 (日) / 来場者3,500人

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：26-25℃ / 路面温度：32-32℃



宮田 莉朋

36号車ドライバー

全てが初めての経験でした。スタートの失敗はホイールスピンをさせすぎたのが原因です。ハンドクラッチの操作は問題なかったと思うのですが、エンジン回転が下がってしまった時にアクセルを踏み込みすぎてホイールスピンを激しくさせてしまいました。そのために1コーナーの混乱を引き起こしてしまったので申し訳なく思っています。アクシデントに巻き込まれずには済みましたが、目の前でスピンのマシンもあって、行き場が無く順位を下げてしまいました。早めのピットイン作戦に出て、その後の初めてのロングランは安定したラップタイムを刻むことができたと思いますが、コーナーによってダウンフォースが抜けてしまったり、オーバーテイクシステムを使われて差を詰められたり、いろいろと勉強になりましたし、自信にもなりました。もしかすともう一度、オートポリス戦でドライブするチャンスがあるかもしれませんが、その時もスーパーフォーミュラと併催なので体力的にもちゃんと準備して臨みたいと思います。



ニック・キャンディ

1号車ドライバー

レース直前の走行でマシンの感触が良くなかったので落胆したけれど、短時間でチームがセッティングを変えてくれて、それが良かった。走り出すまでそれはわからなかったけれど、最後まで勝てる可能性のあるマシンのセットアップをしてくれたチームに感謝だ。そして、良いスタートを切った後の1コーナーの混乱をすり抜けることができたのは、はっきり言って運。幸運だった。イン側のラインをとって行った時にアウト側のマシンが寄ってきて、コース外に避けてなんとか凌いだ。今回はタイヤ交換だけで給油は無く、そしてタイヤの種類も1コンパウンドだったから、1セット目でできるだけ引っ張る作戦をチームと無線でやりとりしながら決めた。最後にタイムロスしてしまったのはレースだから仕方ないけれど、ブルーフラッグを前車に振ってくれたら、また違った展開もあったかな。そして最終ラップにファステストラップタイムを記録できたのは、チームのタイヤ内圧設定が最高だったからだ。



大立 健太

36号車エンジニア

クラッチミートのタイミングはとても良かったです。しかし、その後にアクセルを踏み込んでいてホイールスピンして出遅れてしまいました。それが一番大きかったですね。アクシデントに巻き込まれずには済みましたが、集団の中で前車に近かったため、そこでペースダウンしてしまう可能性があったので早めのピットインを判断して入ってもらいましたが、結果的にはもう少し引っ張ってもらった方が良かったですね。それはストラテジーのミスと反省しています。またピット作業も数秒タイムロスしてしまっているので、他車の先行を許してしまう結果となっています。今シーズンからタイヤの種類は1種類ソフトのみなので、ミニマムラップでピットインさせるよりももう少し引っ張った方が良かったと思っています。今回一緒に仕事して彼の速さを確認できていて、彼の特性も分かったので、次回また一緒に仕事できれば、今回の経験を生かして、上位フィニッシュを狙いたいですね。

9月27日 (日) / 来場者3,500人

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：26-25℃ / 路面温度：32-32℃



小枝 正樹

1号車エンジニア

決勝直前のセットアップの状態が悪くて、急遽セットアップを変更したことで、良い方向に向かうことができました。ハッキリいってぶっつけ本番の状況でした。ニックのスタートの凄さ、アクシデントに巻き込まれなかったことで順位を上げられ、その後はハイペースで周回できていたので、セッティングが決まったと判断しています。今回は走るたびにコンディションが変化してそれに合わせ込んだファインセットをするのが難しかったですね。マシンもタイヤもパフォーマンスが良かったので思いっきり引っ張り、先にピットインしたマシンとのギャップを広げる作戦でしたが、最後の最後で及ばなかった。でも、3位を獲得できたので良かったと判断します。



東條 力

チーフエンジニア

まず、莉朋のスタートは動き出しは良かったのですが、ホイールスピンしてしまったようで、前に進んでくれなかったですね。莉朋は初レース、そして周りは百戦錬磨のドライバーばかりですからね。彼は集団の中だったので先にピットに入れてロングランという作戦に出ました。ニックは順位を上げられて、前とのギャップもあったのでフレッシュエアを受けながら走行きて、レースペースも良かったので、そのままステアアウトしてもらいました。レース中は、事実上トップの坪井選手とのギャップを見ながらいたのですが、途中からピットイン後のトップ復帰は無理と判断して平川選手へ対象を変えてピットイン。タイヤ内圧も予選対応ぐらいに上げてコースインして、3位を獲得することができました。



舘 信秀

チーム監督

予選では宮田、そして決勝ではニックが素晴らしい走りを披露してくれた。ニック自身、優勝できなかったことを悔しがっていたが、10位から3位。そして終盤まで優勝の可能性があったわけだから最高だ。アクシデントをくぐりぬげ、一気に順位アップしたのは、彼の動物的な勘の成せる技なのだろうね。凄い。優勝できなかったのは、彼だけのせいではない。チームとしてもっと的確な判断とインフォメーションを与えられていたらという思いがある。ピット作業も早い方ではなかったという反省もある。宮田は、スタートを大失敗してしまったな。これは、国内の頂点フォーミュラ初戦の洗礼を受けたということだろう。でもその後は最後まで上位陣と同じラップタイムを刻んでいたし、良い経験になったことと思う。まだ決定していないけれど、彼にはもう一度乗ってもらうことになりそうだから、この経験を生かして欲しい。