



**VANTELIN
KOWA**



 **S U P E R
FORMULA**
R A C E R E P O R T

Rd.5 @SUZUKA CIRCUIT

TEAM
TOM'S

天候：晴れ・ドライ / 気温：15-17℃ / 路面温度：16-20℃

過去の記録を見ても12月に鈴鹿で国内最高峰フォーミュラレースが行われたのは過去1回だけ。今シーズンは、新型コロナ感染拡大防止の影響でこの時期にイベントが行われ、そして土曜日と日曜日に各一戦が行われる。また、路面温度が低いためにタイヤウォーマーが25年ぶりに使用許可された。午前中に行われた予選は天候に恵まれたが、路面温度はやはり低い中でのタイムアタックとなった。タイヤウォーマーを使用した予選の経験を有する中嶋一貴は、Q3まで進出して4番手グリッドを確保。しかしニック・キャッシュはQ2で敗退してしまい、11番手グリッドから決勝をスタートすることとなった。



- キャッシュがAグループ。中嶋がBグループでQ1に臨んだ。
- Q1の走り出しはユーズドタイヤを装着して、マシンとコースの状態をチェックしワンアタック。その後ニュータイヤに交換してアタック。キャッシュ2番手、中嶋6番手でQ2に進出。
- Q2でキャッシュはQ1と同じ方式でアタックをかけたが、思うようにタイムが伸びずに敗退してしまった。
- 中嶋はニュータイヤワンセットでアタックをかけて、4番手でQ3へ駒を進めた。
- Q3においても中嶋はウォーマーをかけたニュータイヤワンセットでアタック。コースレコード更新ラッシュの中で4番手、2列目のスターティンググリッドを得た。



Driver	Car No.	Q1	Q2	Q3
中嶋 一貴	36	B-P6 1'36.088	P4 1'35.228	P4 1'34.917
ニック・キャッシュ	1	A-P2 1'35.353	P11 1'35.598	

天候：晴れ・ドライ / 気温：15-17℃ / 路面温度：16-20℃



36 / ドライバー

中嶋 一貴

タイヤウォーマーはちゃんとタイヤが温まってくれて助かりますよ。前日の練習走行でマシンの感触が良かったので、そのまま予選に臨んだという感じですね。でもQ1で昨日と感触が違ったので、少しドキッしましたが、なんとかQ1を突破できて良かったですね。そして、若干のセットアップチェンジをしてもらったらQ2で感触が良くなって、元に戻ったかな。Q1ではアタック前にブレーキも温めなかったし、自分自身もウォームアップしなかったで、ユーズドで一回出してからニュータイヤをセットしてアタックをかけたんですが、Q2とQ3はニューだけ、ワンセットでアタックしました。前戦のオートポリスでもホンダエンジン勢が速かったと聞いていますが、今回もそうですね。スタートの位置的には良いポジションですから、何とかポジションを上げて、表彰台に立ちたいですね。



1 / ドライバー

ニック・キャンディ

鈴鹿では、コールドタイヤで出て行ってもタイヤのウォームアップは十分できる。亮（平川）や山下（健太）はコールドタイヤでもうまくタイムを出してくるので、ウォーマーがあったかどうかというのは大きな違いはなかったように感じる。Q1のマシンの感触はすごく良かった。しかし、Q2で走り出しの感じが良くなかった。タイヤ温度の違いだったと思う。それでQ2で終わってしまった。メカニックの作業量が多くなって大変だ。



36 / レースエンジニア

大立 健太

タイヤウォーマーを使っの初めてのイベントですから、タイヤの温度管理、内圧の管理が難かしいと思っていましたが、その点は工場でもテストして臨んだので、まずまずうまくできたと思います。そして、どの程度温めたら良いのか分らなかったで、前日の練習走行で高温と低温と二通りの温め方をして、結果的に低温側のタイヤが良いかなという答えが出ました。それでロングランしてもらったのですが、最初から十分にグリップしていたというので、あまり温め過ぎるとタイヤが壊れてしまうという懸念もあり、今日も低温の温め方で予選に臨んでいます。工場からの持ち込み状態のセットアップが良かったので、練習走行の後、車高の調整等を行って予選に臨んでいます。4番手グリッドからの決勝ですが、ホンダエンジン勢からコンマ5秒くらいロングランで遅いので、それをアジャストしたいと思います。

天候：晴れ・ドライ / 気温：15-17℃ / 路面温度：16-20℃



1 / レースエンジニア

小枝 正樹

自分としてはタイヤウォーマーを使用しての予選、決勝もそうですが、初めての経験なのでとても困惑しています。Q1は良かったのですが、Q2ではニュータイヤを少し温め過ぎてしまったかな。Q1とのフィーリングが違っていたというので、その辺が今回難しく感じています。Q1が調子良かったので、Q2に向けてセッティングも変えずにコースインしています。ドライバーに何か変える必要があるかを尋ねても、その必要はないという答えだったので、全く変えていません。Q1でのニュータイヤの感触から、もう少し温めたほうが良いと判断して、少し長めに温めたのが裏目に出してしまった。Q1とQ2ではそこだけが違うので、タイヤのウォームアップで差が出てしまったのでしょう。経験がないというのは本当に難しいですね。



チーフエンジニア

東條 力

タイヤウォーマーを使うのは久しぶりです。実際に使ったことがあるスタッフは今では少ないでしょうね。私は使ったことがあるのでその難しさを知っていますし、作業量が多くなって大変です。事前に工場でテストして、ここ鈴鹿でも再度温度管理をチェックしています。スタッフが付きっきりで温度をターゲットまで上げて、それをセットするのは大変です。ウォーマーを使うからといって、セットアップは異なることはないのですが、アタックに至るタイヤのウォームアップはコース上では短縮できますね。しかし、鈴鹿は距離が長いので、温めたタイヤでなくともコース上でウォームアップは十分できます。まあ、早く温まるのは助かりますが、ニックがQ2で敗退したのは残念ですが、決勝では上がって来てくれるでしょう。一貴は表彰台には立ってほしいですね。



総監督

舘 信秀

ニックはQ1での出だしが良かったので全く心配していなかったのだが、Q2で敗退してビックリした。今回から使うようになったタイヤウォーマーの功罪のネガティブの方が出てしまったのかな。Q1とQ2で走る前のタイヤの温まり方が違ったみたいだ。この辺が今回の予選での難しさがあると感じた。一貴は、WECやF1でタイヤウォーマーを使った予選とレースの経験があるわけだから、さすがの予選結果だと思う。ニックは、この位置からでも上がって来てくれることだろう。そして、一貴は、優勝を狙えるポジションなので期待している。

天候：晴れ・ドライ / 気温：16-16℃ / 路面温度：18-20℃

セーフティーカーが3度も導入されるという荒れた展開となった。オープニングラップで1台がコースオフして激しくクラッシュしたため、いきなりセーフティーカーがコースイン。スタートでニック・キャッシュは4つポジションを上げた。中嶋一貴は序盤でポジションを1つ下げてしまったが、その後は3つポジションを上げて2位でトップのマシンを追う展開となり、終盤にその差を詰めていったが2位フィニッシュ。約1年ぶりの表彰台に立った。鈴鹿では実に2017年の開幕戦優勝以来の表彰台だった。キャッシュは最終的に6ポジションを上げて5位でフィニッシュし6ポイントを加算してランキング4位となった。



- 路面温度が低いことを考慮してフォーメーションラップは2周で行われた。隊列が整わず、さらに2週のフォーメーションラップが行われてレース周回は30周から28周へ変更された。
- スタートでキャッシュは4ポジションを上げ、序盤で一気にポイント獲得圏内に入った。しかし、1周目が終了した時にセーフティーカーがコースインして、6周目からレース再開。再開直後のシケインで中嶋はオーバーランして一つ順位を下げた。
- キャッシュは義務周回の10周を経てピットインしタイヤ交換。中嶋は13周してピットインした。
- 19周目から22周目に2回目のセーフティーカーがコースイン。この時点で中嶋2位、キャッシュ8位。24周目にストレートエンドでこのレース最大のアクシデントが発生。2台が1コーナー先でコースオフ＆クラッシュして3回目のセーフティーカーが導入された。
- 残り2周でレース再開。中嶋は2位を維持してフィニッシュ。キャッシュは5位でフィニッシュした。



Driver	Car No.	Race / Fastest Lap
中嶋 一貴	36	P2 1'38.608
ニック・キャッシュ	1	P5 1'39.095

天候：晴れ・ドライ / 気温：16-16℃ / 路面温度：18-20℃

**36** / ドライバー

中嶋 一貴

スタートポジションをキープして、最初のセーフティーカー明けに備えていました。ブレーキが冷え過ぎると効かないのでセーフティーカーラン中に温めていたら、温め過ぎてオーバーヒートさせてしまって、シケインでオーバーランしてしまいました。あそこでポジションを一つ落としたのですが、あとはまずまずペースも良く、ピットストップも良く順位アップできました。前を行く山本選手について行きたかったのですが、トラクションが足りなくて、ブレーキングで詰めても、特にシケインの立ち上がりで離されてしまいました。そしてホンダエンジンがストレートで速いので、勝つことができなかったですね。明日にもう一戦あるので、今日の反省点を修正して再び表彰台に立ちたいと思います。

**1** / ドライバー

ニック・キャンディ

前にいた1台がスタートできなかったし、数台抜くこともできて、一気にポジションアップできた。セーフティーカーが何度も入らなかったらもっと順位アップできた可能性もあったけれど、ピットトップで数秒ロスして、コースインしたらトラフィックの中でペースアップすることができなかった。それでも最後に一気に3台が居なくなって5位でフィニッシュできたのは、本当にラッキーだった。まだ、チャンピオンの可能性を残している。

**36** / レースエンジニア

大立 健太

決勝に向けてセッティングを変えた部分が良かった点もあるのですが、もう少しこうやっておけば、もっとペースが良かったのという点があった決勝でした。サスペンション関係のセッティングを大きく変えたのですが、それでトラクションが不調になり、苦しかったようです。最後に前の山本選手との差を詰めて行ってもシケインの立ち上がりで差を開かれる、トラクションが薄かった部分がそこに出てしまいました。それが反省点です。一貴さんもトラクションがもう少し欲しいと言っていたので、翌日の決勝ではそれを修正したいと思います。

天候：晴れ・ドライ / 気温：16-16℃ / 路面温度：18-20℃



1 / レースエンジニア

小枝 正樹

スタートが良くて順位アップしたのですが、セーフティーカーがすぐに入ってしまったので、その後が続かなかったですね。最後は前の方が戦線離脱したので大きく順位アップできました。混乱のレース展開でしたが、それが味方してくれた。しかし、ピット作業でタイムロスしてしまったので申し訳なかった。タイヤウォーマーが効くので、コース上でのロスは無いものの、ピット作業のロスははっきりと出てしまいますね。レース中は前のマシンを追いかけていると、どうしてもダウンフォースが抜けてしまって、フロントタイヤがアンダーステアでオーバーヒートしてしまうので、それをマネジメントするのが難しかったようです。何はともあれポイントを加算できて、チャンピオン争いに生き残れたのは良かったですね。



チーフエンジニア

東條 力

3回もセーフティーカーが入りましたが、一貴もニックもそれに影響されることなくレースを進められました。唯一、一貴が最初のセーフティーカー明けでオーバーランしたのは、ブレーキの温め過ぎでブレーキが効かなくなったためですね。二人ともルーティーンでピットインして戦列に復帰できて、その際にはタイヤウォーマーでタイヤが温まっているので、コース上のロスは無く、ピットでの作業タイムがそのまま順位に反映されました。一貴はピットで大きな失敗はなかったのですが、ニックは少し時間がかかってしまった。それがなかったら最終的に、もっと順位を上げることができていたでしょう。ニックは、前を走るマシンがアクシデントで離脱したので大きく順位アップすることができました。翌日ももう一戦あるわけですが、予選でホンダエンジン勢が速いですから再び厳しい展開になるかもしれません。



総監督

舘 信秀

まあ何と、荒れたレースだった。計3回もセーフティーカーが導入されるなんて国内のトップフォーミュラレースではあまりない。大きなアクシデントやクラッシュが起きてしまって他チームながら心配になった。しかし、荒れたレースのおかげで2台が順位アップできた。一貴は久しぶりに表彰台に立つことができたし、ニックは表彰台には届かなかったけれど、ポイントを獲得できた。ニックに関しては、今年はベスト5戦の有効ポイント制でチャンピオン争いが展開されているから、その行方も気になるので、このポイントは重要になってくるかもしれない。2連戦の大会は、スケジュールがタイトで大変だ。明日の第6戦も控えていてチームのスタッフはハードな時間を過ごすけれど、ドライバーと共に頑張りたい。