

山下健太「スーパーFJの魅力」



私は幼少期よりレーシングカートを始め、16歳の時に限定Aライセンスを取得し、スーパーFJからフォーミュラのキャリアをスタートさせました。

カートからフォーミュラへのステップとして、最適なカテゴリーであったと今でも感じています。

スーパーFJはスピード的に速くはありませんが、グリップ力も高くはありません。よって車の限界を比較的低い安全なスピードで体験することが出来ます。

私はここで限界を見極める能力、そして荷重移動を学びました。

またセットアップ出来る範囲が広いのも特徴の1つ。現在、他のミドルフォーミュラでは、ほとんどがワンメイク。レギュレーションもありセッティングできる範囲が限られますが、スーパーFJではコンストラクターの争いがあります。このことでセッティング範囲が広く、「車のここを変更すると、どうなる」を多く学ぶことができます。

そして今では当たり前のようにになっているパドルシフトですが、スーパーFJはHパターン。しかしドグミッションであることから、シフトチェンジの際にクラッチを踏む必要はなく、カートと同じように左足ブレーキをしながらHパターンの練習もできるのです。このおかげで私はHパターンが採用されているスーパー耐久や、86ワンメイクレースに初参戦した際も、特にシフトを気にすることもなくスムーズに走行を行えました。

そしてコストの低さはミドルフォーミュラの中で群を抜いているのではないのでしょうか。よって他のカテゴリーよりも練習やレースを比較的多く経験できるはず。レースは各サーキットでシリーズ戦が開催されているので、主戦場から離れ、他のサーキットへ遠征、スポット参戦する、というような事が出来るのも魅力だと感じています。私の場合は、もてぎを主戦場に、鈴鹿、富士に2回ずつ練習に行きました。そして各シリーズが終わり開催される12月のスーパーFJ日本一決定戦。ここでインパクトを残すと、次のステップへのスカラシップを獲得することが出来るのです。

私はこの制度を使い、翌年JAF-F4に参戦することが出来ました。今ではFIA-F4へのスカラシップもあるようです。

私はスーパーFJで初めてのフォーミュラを体験し、多くのことを学んで、ステップアップしていくことが出来ました。カートからフォーミュラへは大きなステップであり、特にフォーミュラの最初のステップは重要と考えています。個人的にはスーパーFJで練習して実力をつけ、FIA-F4参戦初年度でチャンピオンを獲る。これが理想だと思います。私の時にはFCJでしたが、スーパーFJの経験もあり1年目でチャンピオンを獲れました。