

FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,5-Rd,6 OTGmotorsports REPORT

5月25日 | 天候:晴 | 気温:22度 | コース:鈴鹿サーキット | 路面温度:45度(ドライ)

5月26日 | 天候:晴 | 気温:17.5度 | コース:鈴鹿サーキット | 路面温度:28度(ドライ)

年間7大会14戦で競われている2019年のFIA-F4選手権。4月13日-14日に岡山国際サーキットで開催された開幕戦でシーズンがスタートし、ゴールデンウィークには富士スピードウェイで第2大会が行なわれた。第2大会から2週間のインターバルを経て第3大会が鈴鹿サーキットで開催され、5月25日(土)には予選と第5戦、5月26日(日)には第6戦を実施。若手ドライバーの登竜門となっているFIA-F4選手権は、多くの卒業生が今ではスーパーGTやスーパーフォーミュラのトップカテゴリーで活躍していて、同シリーズの活躍次第ではプロドライバーとしての道が開けるのだ。FIA-F4選手権の若手ドライバーの育成や才能の発掘という目的に賛同した大阪トヨペットグループは、初年度から同シリーズをサポートし、今年が3年目となる。エースナンバーを背負った#60 菅波冬悟選手と、FIA-F4選手権独自のサポートプログラムとなるFIA-F4 JAPANESE CHALLENGEの3代目ドライバーとなる大竹将光選手が#80のOTG DL F4CHALLENGEのマシンを駆ってエントリー。菅波選手は、第2大会を終えてポイントランキング3位となっていて念願のシリーズチャンピオンに向けて邁進している。



<予選>

第5戦と第6戦のスターティンググリッドを決める予選は、5月25日(土)の8時5分から30分に亘って行なわれた。レースウィークは全国的に高気圧に覆われて、季節外れの気温となる。8時の時点ですでに気温は27.3℃となり、ドライバーにとっては厳しい環境下での戦いとなった。

コースオープンとともに走行を始めた#60 菅波選手は、インラップから3周を掛けてタイヤやブレーキに熱を入れると4周目にアタックを開始して2分8秒040をマーク。この時点では3番手のタイムとなっていた。2週のクーリングラップを挟んで計測7周目にはセカンドベストタイムとなる2分8秒060を記録し、翌周もアタックを続けるがタイム更新はならず。予選時間を10分残してピットに戻ることとなった。結果として第5戦は5番手、第6戦は4番手からのスタートとなった。

<第5戦>

8時35分に第5戦と第6戦の予選が終了し、約5時間のインターバルを経て11周で競われる第5戦の決勝レースが予定通りの13時45分にスタート。気温こそ予選時からそれほどの変化はないが、路面温度は強い日差しに照らされたために50℃を超えていた。予選と2つの決勝レースを4本の同じタイヤで走らなければいけないFIA-F4選手権のため、タイヤのマネージメントも勝負のカギとなることが予想された。

5番手グリッドからスタートした菅波選手は、順調な出足で1周目をポジションキープのまま終える。大幅にラップタイムが上回らないとパッシングができない鈴鹿サーキットのために、序盤は我慢のレース展開となる。4周目には全体で2番目のタイムとなる2分9秒196をマークして先行車を追うと、5周目の2コーナーで2番手争いをする2台が交錯する。そのチャンス逃さず菅波選手は、4番手にポジションアップ。トップから3番手まではホンダのスカラシップ勢で、その3台との表彰台を賭けての争いとなる。菅波選手は後方からプレッシャーを掛けるが相手も隙をみせず、11周目に4番手でチェッカーを受けることとなった。

<第6戦>

第5戦の終了から一夜が明けた26日（日）の8時15分から第6戦の決勝レースが行なわれた。前日に比べると気温と路面温度ともに下がったものの5月末の早朝としては気温が高いことには変わらなかった。

4番手グリッドからスタートした菅波選手は、ポジションを守ったまま1コーナーからS字を駆け抜けていく。すると後続がヘアピンコーナーを通過するときに多重クラッシュが発生。コース上に止ったマシンもあったために1周目からセーフティカーが導入される。セーフティカーランは4周目に解除されて、レースはリスタート。トップ3を追う菅波選手は、テールトゥノーズでプレッシャーを掛ける。5周目のコントロールラインを通過した時点で3番手との差は0.3秒。後半に向けてさらにペースアップしていくが、トップ3は菅波選手よりも速いラップタイムをマークしてギャップを拡げていく。9周目には自己ベストタイムの2分9秒299を記録するが、トップ3台と離されるばかりか、後方からもプレッシャーを受けることとなる。最後はポジションをキープしたまま11周目に4位でチェッカーを受け、第5戦、第6戦ともに4位フィニッシュとなった。トップとのポイント差は離されたもののシリーズランキングは3位を守っている。

<菅波冬悟選手>

レースウィークの走り始めはロングランのペースが悪く、今回の2戦とも4位という結果が見えないほど厳しいものでした。練習走行を重ねてセットアップを進めていく中で、ある程度の性能を出せる状態を見出せたのです。予選はトップ3とコンマ5秒ほど離されましたが、第5戦は2番手のラップタイムを記録できました。レースは第5戦は先行車のミスを逃さずポジションアップしましたが、それでもトップ3は抜き切れませんでした。第6戦もトップ3に及ばず4位となりました。目標としているシリーズチャンピオンを考えると、今のままでは厳しい状況です。次戦まで2ヶ月ほどのインターバルがあるのでトップとの差がどこにあるのかを検証して、後半戦はとにかく勝ちに行きたいです。



#80 大竹将光選手

<予選>

第5戦と第6戦のスターティンググリッドを決める予選は、5月25日（土）の8時5分から30分に亘って行なわれた。レースウィークは全国的に高気圧に覆われて、季節外れの気温となる。8時の時点ですでに気温は27.3℃となり、ドライバーにとっては厳しい環境下での戦いとなった。

大竹選手も菅波選手と同様にコースオープンとともに走行をスタート。インラップから3周をウォームアップに当てて、4周目からアタックを開始する。まずは2分9秒168をマークすると翌周には2分8秒741までタイムアップ。1周のクーリングを挟んで再びアタックを行なうと計測7周目に2分8秒台をマークし、10周目にはセカンドベストタイムとなる2分8秒866を記録した。この結果により第5戦は14番手、第6戦は13番手からのスタートとなった。

<第5戦>

8時35分に第5戦と第6戦の予選が終了し、約5時間のインターバルを経て11周で競われる第5戦の決勝レースが予定通りの13時45分にスタート。気温こそ予選時からそれほどの変化はないが、路面温度は強い日差しに照らされたために50℃を超えていた。予選と2つの決勝レースを4本の同じタイヤで走らなければいけないFIA-F4選手権のため、タイヤのマネジメントも勝負のカギとなることが予想された。

14番手からスタートした大竹選手はスタートこそポジションを守ったが、2コーナーからS字でのライン取りが思うようにいかずポジションを下げってしまう。しかし1周目のコントロールラインを通過する時点では14番手に復帰。走行経験が少ない鈴鹿サーキットとパッシングが難しいコースのため、先行車には追いつくがパッシングには至らない。4周目には2分9秒955の自己ベストタイムをマークするが、先行車を抜くことは叶わない。自己ベストタイムを比較するとトップ10内に入れるのだが、スピード差がないと抜けないコースなので中盤も14番手をキープしたままとなる。そして、終盤はペースが落ちてきたこともあり、11周目にスタートからポジションキープとなる14位でフィニッシュした。

<第6戦>

第5戦の終了から一夜が明けた26日（日）の8時15分から第6戦の決勝レースが行なわれた。前日に比べると気温と路面温度ともに下がったものの5月末の早朝としては気温が高いことには変わらなかった。

13番手からスタートした大竹選手は、絶好の加速で1コーナーまでに数台をパス。その後のS字やデグナーも順調に超えて、ヘアピンコーナーへのアプローチ姿勢に入ったところで後続からの追突を受ける。この接触により大竹選手の左リアタイヤはバーストし、追突したマシンもヘアピン奥のタイヤバリアに突っ込んでしまう。複数台が絡んだこのアクシデントによってセーフティカーが導入されたが、大竹選手は1周を走り切ることなくリタイヤとなった。

<大竹将光選手>

初戦の岡山や第2大会の富士に比べると練習走行からそれなりに乗っていました。吉本監督から毎回細かいアドバイスをもらい、ドライビングも可能な限りで修正しています。昨シーズンまでのスーパーFJでは露呈しなかったウィークポイントがあって、それを指摘されました。予選はタイヤのピーク時に引っかかってしまい惜しかったのですが、それでもレースウィークでベストタイムを記録できました。第5戦はスタートもまずまずでしたが、1周目の混戦でポジションダウンしてしまいました。その後は抜ききれずに14位でした。第6戦はスタートが上手くいってトップ10が見えていたのですが、1周目に追突されてレースが終わってしまいました。



今戦も OTG motorsports は水曜日から走らせてもらいました。菅波選手は、本人が望んでいる方向性があり、練習走行からリクエストに沿ってセットアップを進めました。予選と決勝レースの結果から見るとトップ3のホンダ勢に対してスピードが足りませんでした。技術としては劣っていないですし、天性の速さは持っているドライバーです。今シーズンに入ってから神経質になって考え込むことが多いので、次戦までのインターバルでリセットして後半戦に臨んでもらいたいです。

大竹選手は、これまでのレースで付いてしまったドライビングの癖があるので、その癖の修正に集中させました。岡山と富士とは異なる伝え方にしたこともあり、理解度は深くなっているようです。練習走行では予選シミュレーションと決勝レースシミュレーションを中心に、セットアップは金曜の午後に入って進めました。予選はレースウィークのベストタイムが出せて、若干ですが、今までより上の順位で走れたはずで、トップ10の集団と走るとこれまでと異なる発見もあるので、第6戦のようにトップ10を狙えるレースをしてもらいたいです。すでに14戦中6戦が終わってしまったので、次戦以降も気を引き締めてチームとして戦っていきます。

