

FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,7-Rd,8 OTGmotorsports REPORT

8月3日 | 天候:晴 | 気温:31.1度 | コース:富士スピードウェイ | 路面温度:54度(ドライ)
8月4日 | 天候:晴 | 気温:27.0度 | コース:富士スピードウェイ | 路面温度:33.9度(ドライ)

全戦が SUPER GT のサポートとして開催されている 2019 年の FIA-F4 選手権は、4 月 13 日 -14 日に岡山国際サーキットで行なわれた開幕戦でシーズンがスタートした。

年間 7 大会 14 戦で競う同シリーズは、第 2 大会の第 3 戦、4 戦を富士スピードウェイで、第 3 大会の第 5 戦、6 戦を鈴鹿サーキットで行ない、第 4 大会は再び富士スピードウェイに舞台を戻すことになった。8 月 3 日(土)には予選と第 7 戦、4 日(日)には第 8 戦が開催された。

FIA-F4 選手権は若手ドライバーの育成や才能の発掘を目的として、2015 年にスタート。大阪トヨペットグループは同シリーズの目的に賛同し、初年度からサポートを行なっている。2018 年より大阪トヨペットグループのモータースポーツ部門「OTG motorsports」がチームを結成して、FIA-F4 選手権にエントリー。今シーズンは 2 年目のシーズンとなり、エースナンバーを付ける #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 OTG motorsports より参戦する。菅波選手は、前戦の鈴鹿サーキットラウンドを終えた時点でポイントランキング 3 位に付けていて、目標のシリーズチャンピオンに向けて躍進を続ける。



#60 菅波冬悟選手

<予選>

第 7 戦と第 8 戦のスターティンググリッドを決める予選は、8 月 3 日(土)の 8 時 5 分から 30 分間で実施された。菅波選手は前日の練習走行でモノコックを損傷してしまい、急遽ガレージからスペアのモノコックを運び込み夜遅くまで交換作業を行なった。メカニックの懸命な対応により菅波選手のマシンは無事に修復され、予選を走行することとなった。

コースオープンとともに走行を開始した菅波選手は、適切なアタックタイミングを凶りながら 4 周を周回。5 周目からタイムアタックを開始し 6 周目には 1 分 46 秒 272 をマークして、タイム計時モニターの最上位に菅波選手のタイムが表示される。10 周目にはさらにタイム更新して 1 分 46 秒 198 を記録。2 台には抜かれたものの第 7 戦、第 8 戦ともに 3 位を獲得することとなった。予選終了後に 2 番手の選手が降格となり、第 7 戦、第 8 戦ともに 2 番グリッドからのスタートとなった。

<第7戦>

第7戦と8戦のスターティンググリッドを決める予選終了から約5時間のインターバルを経て第7戦の決勝レースが14周で競われた。強い日差しが照り付けた富士スピードウェイはぐんぐんと気温が上がり、スタート前の気温は31.1℃、路面温度は54℃となった。

2番グリッドに並んだ菅波選手はスタートでやや出遅れてしまい、コカ・コーラコーナーまでに3番手にポジションを落としてしまう。するとスタート直後の1コーナーで発生したクラッシュのためにセーフティカーが導入される。セーフティカーボードが出されるタイミングで菅波選手は後続のマシンに抜かれたため4番手でリスタートを待った。3周目にレースは再開し、先行車を追った菅波選手は5周目に3番手に浮上。トップ争いをする2台はペースが速いと判断し、タイヤを温存するために無理な仕掛けは行わずにチャンスを待った。8周目には自己ベストタイムとなる1分46秒915をマークしてトップ2を追う。しかし、12周目のホームストレートでクラッシュが発生し、このアクシデントによって赤旗が提示される。結果として11週の終了時点でレースは終了し、菅波選手は3位となった。しかし、2位に入った選手にペナルティが与えられたために2位に繰り上がった。

<第8戦>

第7戦から一夜が明けた4日（日）の8時から第8戦の決勝レースが14周で競われた。この日も富士スピードウェイは快晴で、予選時と同じような気象条件の下で第8戦決勝レースのスタートを迎えた。

2番手グリッドからスタートした菅波選手は抜群の加速で1コーナーに進出し、コカ・コーラコーナーから100Rでトップに浮上。1周目のコントロールラインを後続に0.7秒のギャップを付けて通過する。しかし、2周目以降はラップタイムが上がらず、後続に差を詰められてテールトゥノーズの戦いになる。3周目のホームストレートで2番手のマシンに並ばれトップを譲ると、その週のダンロップコーナーでは3番手に後退してしまう。3番手となった菅波選手は前の2台を追いたい、ペースが伸びず差を拡げられる。9周目には自己ベストタイムの1分46秒900をマークするが、差は縮まらずに14周目に3位でチェッカーを受けた。第7戦を2位、第8戦を3位と連続で表彰台を獲得したことでポイントランキングは2位に浮上。トップとの差は59ポイントと離されているが、終盤の3大会で逆転のシリーズチャンピオンを狙う。

<菅波冬悟選手>

ゴールデンウィークの第2大会の後に富士スピードウェイでテストを実施して、良い方向性が見つかりました。そのため金曜日の練習走行1本目でも、トップと差がない3番手の好位置に付けられ、ある程度の自信を持ったのです。さらにセットアップを進めてタイムを更新しようとしたのですが、2本目でスピードバンプをまたいでしまいモノコックが壊れてしまいました。メカニックに負担を掛けてしまって申し訳なかったのですが、予選では問題なく走れました。ベストタイムを記録したときはスリップを使い切れていなかったのも、それにしても良いポジションを得られたと思っています。第7戦はスタートで失敗してしまい、リスタート後に追い上げる展開でした。前の2台がバトルになれば最後にチャンスが回ってくると思っていましたが赤旗でレース終了となってしまいました。第8戦はスタートでトップに立って逃げられるかと思いましたが、想像以上にペースが伸びず3番手をキープするのがやっとでした。2戦連続で表彰台に立てましたがどちらも悔いの残る戦いでした。これでポイントランキング2位になりましたが、ポイント差は離されてしまったので、残りは連勝できるようにチームとともにスピードを求めていきたいです。



#80 大竹将光選手

<予選>

第7戦と第8戦のスターティンググリッドを決める予選は、8月3日（土）の8時5分から30分間で実施された。レースウィークは夏本番の気候となり、早朝ながら8時の時点で気温は26℃を超えていて、ドライバーにとっては厳しいレースとなることが予想された。

前日の練習走行では総合で17位となったが、トップとの差は約1秒でコンマ数秒でもタイムを伸ばすことができれば順位が大きく上がるほどの混戦となっている。

コースオープンとともに走行をスタートした大竹選手は、インラップから5周を使ってタイヤとブレーキに熱を入れ最適なタイムアタックのスペースを探した。計測7周目には1分47秒096をマークし、翌周には1分46秒977までタイムアップ。その後もアタックを続けたがタイム更新はならず、第7戦が17位、第8戦が16位となった。

<第7戦>

第7戦と8戦のスターティンググリッドを決める予選終了から約5時間のインターバルを経て、第7戦の決勝レースが14周で競われた。強い日差しが照り付けた富士スピードウェイはぐんぐんと気温が上がり、スタート前の気温は31.1℃、路面温度は54℃となった。

17番手からスタートした大竹選手は、スタートも良かったというが1周目の混戦でポジションを2つ上げて1周目のコントロールを15番手で通過する。スタート直後のアクシデントにより1周目からセーフティカーが入ったが、3周目にレースは再開する。リスタート後にポジションを下げた大竹選手だったが、混戦のなかで5周目には15番手に復帰する。さらにポジションを上げようとした6周目のスーパーカーナーでイン側から後続車に接触されて足まわりが損傷する。どうにか再スタートしたが8周目にピットに戻りリタイヤとなった。

<第8戦>

第7戦から一夜が明けた4日（日）の8時から第8戦の決勝レースが14周で競われた。この日も富士スピードウェイは快晴で、予選時と同じような気象条件の下で第8戦決勝レースのスタートを迎えた。

大竹選手は予選で16位だったが、前方のマシンがグリッド降格となったために15番手からのスタートとなった。前戦と同様に1周目の混戦でポジションを上げて1周目のコントロールラインを13番手で通過する。翌周もポジションをキープしてトップ10内へ向けて追い上げを図るが、3周目に16番手にポジションを下げってしまう。レース中盤も激しいポジション争いをするなかで順位を上げられず、10周目のコントロールを16番手で通過する。11周目には自己ベストタイムの1分47秒586をマークし、ファイナルラップに1台をパスして15位でチェッカーを受けた。

<大竹将光選手>

シーズン序盤から課題となっているのですが、1周をまとめきれず好タイムを残せていません。今回も練習走行から同じ傾向となっていて、現状の位置から抜け出すにはこの問題を克服する必要があります。予選では、レースウィークでのベストタイムは出せましたが、やはり15番手付近のポジションでした。第7戦は、スタートが良く1周目でポジションを上げられました。これまでは1周目でポジションを下げるが多かったので、その部分では良かったと思います。レースは中盤のスーパコーナで接触されてしまいリタイヤとなりました。第8戦はスタート直後のポジション取りが上手くいって、順位を上げられました。しかし、レースペースを上げることができずに混戦で抜かれてしまいました。どの大会でもレース中盤からペースが伸びないので、チームと相談しながらレースペースを



富士スピードウェイではランオフエリアにスピードバンプが設けられていて、フォーミュラが乗ってしまうとダメージを受けます。菅波選手はそこをまたいでしまってモノコックが損傷しました。急遽、ユーズドのモノコックを大阪から持ち込んで交換したのですが、メカニクには相当な負担を掛けたと思っています。第7戦はスタートで失敗して、リスタートでもトップのマシンから離されしまいました。それ以外は、我慢のレースでしたが2位に入って良かったです。今回から菅波選手が自らセットアップを考えているのですが、第8戦に向けてやや欲をかいた方向性にしたようです。そのためペースが伸びず3位となりました。チャンピオンシップでは2位になりましたが、差は広がっているので残りは取りこぼせません。大竹選手は菅波選手と異なるセットアップで走りました。まだ、本人のコメント力が不足していて思ったセットアップになっていないようです。細かくデータを確認していて少しずつは改善されていますが、克服しないと良いマシンを仕上げることはできません。決勝レースでは、今までよりも一歩前の集団と戦うことができ、レースをしている印象でした。第7戦では接触されたのですが、視野を広く持てば避けられたはずでした。リタイヤしては結果が残せません。自分が原因ではなくてもリタイヤは避ける必要があります。

