



2023 FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd.5-Rd.6 OTG Motorsports REPORT

8月5日 - 6日 (Rd.5-6)

天候：晴 コース：富士スピードウェイ



FIA F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP(FIA F4選手権)は、レーシングカートやジュニアフォーミュラと呼ばれる入門レースからのステップアップのカテゴリーとして、2015年にシリーズがスタートした。FIA F4選手権は開催当初からSUPER GTとの併催で、これまでにSUPER GTをはじめとした上位カテゴリーに進み活躍しているドライバーも多い。

また、FIA F4選手権では独自のスカラシップ制度として「FIA-F4 JAPANESE CHALLENGE DRIVER」を実施していて、同カテゴリーの若手育成に賛同する大阪トヨペットグループとダンロップが支援し、毎年1人のドライバーを選出してきた。2023年は、全日本カートで活躍している野澤勇翔選手が選ばれ、OTG motorsportsから年間を通してFIA F4選手権に参戦している。

2005年生まれの野澤選手は、高校生のためまだ運転免許が取得できない。それでも全日本カート選手権で優秀な成績を収めてきたことで、18歳以下だがJAFの限定ライセンスが付与されFIA F4選手権にエントリーしている。

今季からフォーミュラレースにステップアップした野澤選手はサーキット走行の経験がそもそも少なく、フォーミュラカーの運転にも慣れていないため開幕戦の富士スピードウェイと第2大会の鈴鹿サーキットでは苦戦を強いられた。前戦から2カ月のインターバルがあったため、6月にはオートポリスで、7月には富士スピードウェイで走り込みを行ない、フォーミュラカーの運転に慣れるとともにマシンの特性に合わせた運転などを覚えていった。

迎えた第5戦、第6戦は富士スピードウェイが舞台となり、8月5日(土)に予選と第5戦の決勝レース、6日(日)に第6戦の決勝レースが行なわれた。

レースウィークの走り出しは8月3日(木)のダンロップトレーニングで、計3回の走行枠が用意され野澤選手は32周を走行。トップとの差が1秒以内に縮まり着実に成長していることが垣間見られた。4日(金)にはOTGトレーニングが設けられていて、野澤選手は参加した46台の中でもっとも多い47周を走行して予選と決勝レースへの準備を進めた。

●予選8月5日(土) 7時50分～8時10分

第5戦A組9位(総合17位) 1分47秒311 / 第6戦A組9位(総合17位) 1分47秒325



今回の予選も出走台数が多いために2組に別けられていて、野澤選手はA組での出走となった。

20分の予選はコースオープンとともに23台のマシンがアタックを開始する。野澤選手は2週のウォームアップを経て3周目に1分48秒183をマークし、5周目には1分47秒455までタイムアップする。さらにタイム更新を図ったが、コース上にマシンが止ったために赤旗が提示される。再開後の計測8周目にはベストタイムの1分47秒311、10周目には1分47秒325をマークするが、スリップストリームが使えるポジションではなかったためライバル勢ほどのタイムアップが図れなかった。

それでも第5戦、第6戦ともに総合17位となり、これまでの予選での最高位を獲得した。

●第5戦 8月5日(土) 14時15分スタート

スタート17位、フィニッシュ16位



予選終了から6時間のインターバルを経て実施された第5戦の決勝レースは、14周で競われることとなる。

17番手グリッドからスタートした野澤選手は、絶妙の走り出しで1コーナーまで加速していく。ヘアピンコーナーでは先行しているマシンが接触したが、混乱をうまく交わして14番手までポジションを上げる。このアクシデントによってセーフティカーが導入され、2周にわたってセーフティカーが先導する。3周目にリスタートすると1台が遅れたため13番手に浮上。しかし、翌周には激しいポジションの中で15番手まで後退。中盤になるとペースも安定していき9周目には自己ベストタイムとなる1分47秒877をマークする。

終盤に向けて追い上げが期待されたが、最後はペースが鈍り最終周に1ポジションを下げて16位でチェッカーを受けた。

●第6戦 8月6日(日) 8時スタート
スタート17位、フィニッシュ16位



前日の第5戦と同じく17番手グリッドからスタートした野澤選手は、やや出遅れたがポジションキープして1コーナーを通過する。序盤の混戦のなかでも17番手で走行を続け、4周目に1ポジションアップ。だが、コース上にマシンが止ったためセーフティカーが導入される。6周終了まで追い抜きができないセーフティカーランとなり、その間に上位のマシンがピットインしたため15番手に浮上する。

7周目にリスタートするとポジションキープするが9周目に1台に抜かれて16番手、11周目にもさらに抜かれて17番手に後退する。だが13周目に自己ベストタイムをマークすると、ファイナルラップの14周目に1台をパスして16位でゴールした。

開幕戦と第2大会では上位陣とのタイム差も大きかったが、今回の決勝レースでは1秒以内に迫りリザルトも上げることができた。トレーニングやレースで学んだことを活かして、シーズン後半にはポイントを獲得することが目標となる。



野澤勇翔 選手

6月の鈴鹿ラウンド後に複数回の練習走行をチームが組んでいただき、色々を試すことができました。具体的に足りないところもみえ、自分なりにポイントを整理して今回のレースウィークに挑みました。練習走行で得た感覚をもとに走り始めましたが、5月の富士スピードウェイラウンドよりも上位とのタイム差が縮まっていたこともあり、チャンレジしてきたことに間違いはありませんでした。それでもまだまだ課題はありますが、自信がついてきたことは確かです。

予選は赤旗の影響もありスリップが使いませんでした。これまでのベストリザルトでタイム差も少なくなっています。もう少し位置取りが良ければ上位を狙っていたはず。第5戦の決勝レースは、ポジションを守る展開となり後半はペースが上がりませんでした。第6戦の決勝レースは、攻めることができたのですが仕掛けてポジションを下げることがあり、適切な判断の必要性を感じました。前回よりも予選で上位に入ることができ、決勝レースでもバトルができましたが、反省点が多いのも事実です。14戦中6戦が終わってしまったので、1戦1戦を無駄にせずさらに上位を狙っていきたいです。