



2023 FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,7-Rd,8 OTG Motorsports REPORT

8月26日 - 27日 (Rd.7-8)

天候：晴 コース：鈴鹿サーキット



FIA F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP(FIA F4選手権)は、フォーミュラレースの入門カテゴリーとして2015年にシリーズがスタート。主催しているのはSUPER GTを運営しているGTAで、そのため全戦が国内トップカテゴリーのSUPER GTのサポートレースとして開催されている。これまでFIA F4選手権を卒業していった選手は、世界最高峰のF1をはじめ国内の上位カテゴリーなどで活躍している。

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、この制度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人がスカラシップドライバーとして選出されてきた。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。

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、前戦の第5戦、第6戦の富士スピードウェイ大会で練習走行から好調さを示し、予選では最上位となる17番手を獲得した。レースウィーク以外での走行機会もチームから与えられていてF4マシンへの順応もみられ、シーズン後半での巻き返しが期待されている。

今回の第7戦、第8戦のレースウィークは8月24日(木)のダンロップトレーニングでスタート。ウエットからドライに変わっていく一日だったが、野澤選手は28周を走行する。ドライコンディションではユーズドタイヤでもトップから約1.5秒とまずまずの走り出しとなった。25日(金)もOTGトレーニングとして3本のスポーツ走行枠があり、ライバル勢はニュータイヤを投入して予選シミュレーションを行なう。そんな中で野澤選手のマシンにはトラブルが発生して走行できない枠もあり、想定していたメニューを消化できずに予選を向かえた。

●予選8月26日(土) 8時40分～9時00分

第7戦B組14位(総合27位)2分11秒060 / 第8戦B組12位(総合23位)2分11秒104



今回の予選も45台が2組に振り分けられて競われた。野澤選手が出走したB組の予選は予定より5分遅れの8時40分にスタート。コースオープンとともに22台のマシンがウォームアップを開始し、野澤選手はアタックに備えて最適なポジションを取るために集団を掻き分けて走行する。だが1コーナーでコースオフしたマシンの影響で赤旗が提示される。8時47分に予選は再開され、野澤選手は再びアタックを実施。同程度の速さのマシンと混走することでスリップストリームをもらいたいところだったが、単独走行になってしまう。4周目にはベストタイムの2分11秒060、7周目にはセカンドベストタイムの2分11秒104をマークするがニュータイヤのピークグリップを引き出すことができず、順位は後方に沈むこととなった。

●第7戦 8月26日(土) 14時15分スタート

スタート27位、フィニッシュ22位



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11周で競われた。午前中から気温は上がっていたが、午後になると30℃を越えて、路面温度は50℃に迫る過酷な状況となる。

27番手からスタートした野澤選手は、エンジンがストールしかけて出遅れてしまう。直後の2コーナー過ぎで多重クラッシュが発生し、オープニングラップからセーフティカーが導入される。スタートで出遅れた野澤選手だったが、オープニングラップは27番手で終了。4周目にレースはリスタートし、5周目に1ポジション上げて26番手となる。しかし6周目に再びクラッシュしたマシンを撤去するためにセーフティカーが導入される。2周の先導を経て8周目にリスタートすると2台をパスして24番手となり、9周目には自己ベストタイムを更新する。しかし10周目に3度目のセーフティカーランとなり、そのままチェッカーを受けた。結果として、スタートから5ポジションアップの22位となった。

●第8戦 8月27日(日) 9時35分スタート
スタート23位、フィニッシュ21位



SUPER GT第5戦の決勝日となった27日も朝から好天の中でレースは行なわれた。FIA F4選手権の第8戦は、予定通りの9時35分にスタートする。

23番手スタートの野澤選手は1、2コーナーの混戦時にポジションを落として、1周目のコントロールラインを24番手で通過。先行するマシンをテールトゥノーズで追うが仕掛けるタイミングがなく拮抗した状況が続く。5周目には10番手を走行していたマシンがコースオフしたためセーフティカーが導入される。このアクシデントで23番手に浮上し、リスタートを待った。8周目にレースは再開すると前半と同様にテールトゥノーズで先行車を追った。しかし、ペースが速いマシンが後続から追いついてきたため、10周目に24番手にポジションを下げる。それでもファイナルラップに意地を見せた野澤選手は1台をパスし、さらに接触によりポジションを下げたマシンがいたため21位でチェッカーを受けた。



野澤勇翔 選手

レースウィークの1週間前に練習走行をさせてもらい、前戦の富士での反省点などを踏まえて走り込みました。走り出しとなった24日(木)は使い込んだユーズドタイヤでの走行でしたが、ライバル勢とのタイム差は想定よりも小さく手応えがありました。ただ、路面コンディションが変化していった25日(金)はトラブルもあり、予選を想定したニュータイヤでのアタックができず不安を抱えた練習走行となりました。

予選は速いマシンの後方について走行する戦略でしたが、赤旗の影響もあり単独でのアタックとなります。どうしてもタイムを残したいという気持ちが強くコーナーで行き過ぎてしまったことや、タイヤのピークグリップのときにベストタイムが更新できず、後方のポジションとなってしまいます。決勝レースは、前戦での反省点だったバトル時の駆け引きを意識しながら走りました。課題がクリアできたところもあれば、新たなハードルも見つかりました。やはり決勝レースは荒れたり抜きにくいので、予選のポジションが重要だと改めて思い知らされました。次戦の菅生も事前に練習走行をさせてもらえるので、課題を意識しながら結果を求めていきたいです。