

INGING MOTORSPORT

INGING MOTORSPORT OFFICIAL WEBSITE OF PAPER [<http://www.inging.co.jp>]

(R4.8) 2007 10.20-21
TWIN RING MOTEGI

INGING NEWS PAPER VOL.07

FREE
無料

PERSONAL PICKUP BOSS・INGING (フォーミュラ・ニッポン) メカニックスタッフ

Formula Nippon BOSS・INGING

Mechanic Staff

RACE REPORT 第7戦 スポーツランド菅生

Round7 SPORTS LAND SUGO

<http://www.inging.co.jp>

Support by P-ENTER

INGING NEWS PAPER VOL.7 [インギング ニュースペーパー]

2007年10月発行 通巻7号

発行：株式会社インギング 〒117-0013 東京都葛飾区新小岩3-23-5 9F (インギングビル)
印刷：株式会社インギング

F・ニッポン、BOSS・INGINGチームが一丸となって創り出す、新たな可能性を秘めた最速のマシン。メカニックスタッフ達の揺るぎない精神と誇り、全ての「究極」へのこだわりが日本最速のスプリントレースを駆けてゆく。

PERSONAL PICKUP ① BOSS・INGINGフォーミュラニッポンメカニックスタッフ Formula Nippon BOSS・INGING Mechanic Staff

Q&A BOSS・INGINGチーム メカニックスタッフへの質問 [1] 主なメカニック職種 [2] 仕事の内容 [3] 楽しみと苦しみ [4] ボス・インギングのファンへ

Tatsuya Komori
小倉 達也 (S.N.1001120001) 44歳 20歳
34年連続フォーミュラニッポン

[1] サークットでは、ドライバーから懸けたインフォメーションを頼りにエンジニアの指示を各職種メカニックへ伝え、その作業内容を管理する立場です。基本的に現場ではマシンに詳しく関係作業することはありません。経験チームガレージではセカンドメカニックと共にマシンを金バラでチェックし、次戦に向けてのマシン回りをしています。

[2] チーフメカニックとして落ち着いて行動するよう心がけています。レース中のピットイン作業はもちろんです。インターバルでのピット内で行う作業もスムーズなコミュニケーションを求めています。そこら辺も注目してください。チーフメカ1年目というフレッシュな面もありますがハンタは付いて貰えません。全てチームがライバルです。

[3] ドライバーのロニーとは付き合っても長く日本籍の食事が多いのですが、エンジニアとは英語でコミュニケーションをとるのもニュアンスを聞き分けるのが大変です。

[4] 応援していたらファンの方まであつてのレースです。カッコいいマシン、カッコいいチームで常に優勝を争います。レースのすべてを楽しんでください。

Takashi Hirano
[平野 拓] (S.N.1001120002) 44歳 49歳
34年連続フォーミュラニッポン

[1] サークットでは、ジョブリスト(作業指示書)に従い、走行ごとにチーフメカニックからの指示のもとに次の指示で作業をセットアップします。チームガレージではマシン整備の際にも、サーキットで使用する標準タワーや各種スタンドの役割、改良もしています。

[2] ある程度メカニックが出来るとは手間は減りますが、まだまだホールレベルのスキルが求められるのは正直苦しいですね。早くチームでボルト・ワッシャーをいじり分けたいですね。

[3] 私はメカニック歴20年以上になります。今はインギングのチーム作りが楽しく、という立場にもなっています。持っているノウハウの全てを伝えたいと思っています。

[4] レースはチーム全体のバックアップが重要なんです。インギングはモータースポーツとは何なのかを常に考え、高い目標を持って活動しています。日本最速のスプリントレースを創り出してください。

Katsuhide Toyoshima
豊島 勝英 (S.N.1000221001) 44歳 47歳
34年連続フォーミュラニッポン

[1] タイヤの管理全般です。エンジニアからの指示により、準備したタイヤの内注調整をします。

[2] 私のひとつの仕事がトラックキーです。トラックに狂っているヒビかき直しやインプレッションセンサーの調整にも関わっています。トラックでNO.1の調子です。

[3] 番セッション、短い期間の中でも走行ごとにドライバーのフィードバックは随分変わります。タイヤを準備すれば結構ではなく、いつ、どのような作業が必要か見極めることも対応できる様に、常にそのつぎを考えて行動しています。

[4] インギングはとっても素晴らしいチームなので、ファンの方にも是非観覧の機会もこのムードが伝わる様にしたいと思っています。

RACE REPORT 第7戦 2007年9月15日-16日 スポーツランド宮生 Formula Nippon Round7 SPORTS LAND SUGO

興奮を覚える朝日自動車の中で決勝レースは午後2時35分にスタートした。3列目アウト側のグリッドからスタートの#33インテリは、すかさずインテリを抜くがそのまわりを走って1コーナーを回る。#34は横溝は12番グリッドからスタートを決めて9番手に、専らレースに臨む意気込みを感じさせる。その直後の2コーナー、#40ビルドハイム (DANDELION) が

3号 荒 (TOM'S) をインからすようになり両車は接触スピン。#6吉澤 (SIGZEM) も巻き込まれコースを大きく回り、スタート直後にベーカーが導入されるという波乱の幕開けとなった。6周目、ようやくコースがクリアになりレースは再開され、#32の中 (PIAA NAKAJIMA)、#1トレルイ (IMPUL)、#21ピュリス (PIAA NAKAJIMA) のトップ3台が1分11秒台で周回し後陣を突き放していく。6周目で周回を離れてインテリは、前を走る#28田 (IMPUL) を2コーナーからインボウコーナーのインフィールドに追い越すが、バックストレート、メインストレートの高周回では離れるという展開を繰り返す。そんな中が周回には最後の幕開けに達した。5周目は5台

のグループとなってその戦いは白熱する。9番手を走行していた#34横溝は、10番手以下の後陣を押しさしむためにタイヤに負担をかけてしまう形で周回を遅らせる。しかし、レースもかき進めた34周目の1コーナーに抜かれてしまう。30周目には14番手までダウン、50周目、50周目のインフィールドで7番手を走行していた#55田 (ARTA) と#20クルム (IMPUL) が同時にスピン。背後に走る#56金石 (ARTA) が急ブレーキを掛け、そこへ#7片岡 (Le Mans) が乗り上げて、車体が宙を舞うというアクシデントが起きる。ここで本日初登場のベーカーが導入される。55周目に再スタート、ここでインテリは再び順位が上がる。タイヤの磨き合いが激しく順位が変動することが多い。得意であったインフィールドで順位が変動し、そのまわりを走る走らざる形でレースを終えた。一方、激しい走行が続いていた横溝は残り3周でピットインしてタイヤ交換、コースへ復帰後、ベストタイムを記録するも13周目のチェッカーとなった。

33号車: ロニー・インテリ 8位 34号車: 横溝 直輝 13位

**BOSS・INGING
フォーミュラニッポン**
BOSS・INGINGの「フルコンペ」
ドライバーも、メカニックも、スタッフも、
マシンも、全てが「フルコンペ」で
完成された。その結果、
最高のパフォーマンスを
発揮し、優勝を収めた。

