

FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP

Rd,1-Rd,3 OTGmotorsports REPORT

10月3日(Round.1-2) | 天候:曇 | 気温:22度 | コース:富士スピードウェイ | 路面温度:33度(ドライ)
 10月4日(Round.3) | 天候:曇 | 気温:18度 | コース:富士スピードウェイ | 路面温度:22度(ドライ)



2015年のシリーズ開始当初から SUPER GT のサポートレースとして開催されてきた「FIA F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP」。今季は SUPER GT の開幕戦から第 4 戦までが無観客で実施されたことから、サポートレースは実施されず、有観客戦となった SUPER GT の 5 戦目がようやくシーズン開幕戦となった。開幕が遅れたことで今シーズンのスケジュールは変則的となり、昨年までの 1 大会 2 レースではなく 1 大会 3 レースで、SUPER GT の第 5 戦から 8 戦の計 4 大会 × 3 レース、12 戦のシリーズで競われることになる。

開幕戦となった第 1 戦と第 2 戦が 10 月 3 日 (土)、第 3 戦が 10 月 4 日 (日) に実施された。大阪トヨタペットグループは、開催初年度から同選手権の若手ドライバーの育成や才能発掘を行なうという目的に賛同しサポートを実施してきた。2015 年から 2017 年までは FIA-F4 選手権にシリーズスポンサーとして関わってきたが、2018 年からは自社のメンテナンススキルの向上や人材育成を兼ねてモータースポーツ部門の「OTG motorsports」がチームを結成してエントリー。同チームが請け負っているサポートプログラム「FIA F4 JAPANESE CHALLENGE」は、FIA-F4 選手権のスカラシップで 4 代目ドライバーとして抜擢されたのが伊東黎明選手になる。昨年はスーパー FJ のもてぎシリーズに参戦していて、今年で 20 歳なる若手ドライバー。FIA-F4 に乗るのは今季が初めてで、オーディション時、オータムトレーニング、プライベートテストと、まだ限られた回数しか乗っていない。それでも、レースウィークの練習走行ではトップ 10 内の結果を得ていて非凡な才能を見せた。



<予選>

昨シーズンまでの1大会2レース制のときは、ベストタイムがレース1、セカンドベストがレース2のグリッドとなっていたが、今季は1大会3レース制なのでレース1と2はこれまで同様のベストタイムが採用され、レース3はレース1（第1戦）中のベストタイムによってグリッドが決められる。

第1戦と第2戦のグリッドを決める予選は10月3日(土)の8時20分から30分間に亘って行なわれた。#80伊東選手はコースオープンとともにアタックを開始。計測5周目に1分46秒台をマークすると、7周目に自己ベストタイムの1分46秒156、10周目にセカンドベストタイムとなる1分46秒394をマークし、残り7分の時点でピットに戻って予選を終えた。だが、予選終了後にピットレーン入口のホワイトラインを横切ってピットロードに進入したと判断され、ペナルティとしてベストタイムが抹消されてしまう。1分46秒156のベストタイムが記録されていれば第1戦は5位だったが、結果として第1戦は10位、第2戦は9位となった。



<第1戦>

予選終了から約3時間半後に開始となった第1戦の決勝レースは、14周で競われた。午前中から徐々に気温が上がり、スタート時点では気温22℃、路面温度33℃と10月にしては暖かい気候となった。

10番手からスタートした伊東選手は、スタート直後に4番手グリッド付近で起きた接触に巻き込まれず7番手まで順位を上げる。レースはスタートで発生した接触によって1周目からセーフティカーが導入される。5周目にレースは再開し、伊東選手は7番手から先行車を追った。レースが折り返しとなる7周目になると前を走るマシンとテールトゥノーズとなり、9周目に6番手に浮上。10周目には予選のタイムを上回る1分46秒202の自己ベストタイムをマークし、さらに上位を目指す。12周目には5番手にあがり、14周目に5位でチェッカーを受けた。上位に入賞した選手はすでにFIA-F4の参戦経験があるドライバーで、伊東選手はルーキーとしてトップの成績を収めた。



<第2戦>

早朝からの予選、昼過ぎには第1戦の決勝レースを戦い、約3時間のインターバルを経て第2戦の決勝レースが3日の16時から実施された。

2戦連続の入賞を目指して9番グリッドからスタートした伊東選手は、オープニングラップのコカ・コーラコーナーとダンロップコーナーで1台ずつをパスして1周目のコントロールラインを7番手で通過する。序盤はトップから7番手の伊東選手までが5秒以内の接近した状態で走行する。先行するマシンにプレッシャーを掛けるが、後続も離れることなくミスすればすぐに逆転される位置でレースは展開。8周目には自己ベストタイムの1分45秒999をマークするが、7番手から浮上することができない。終盤になってもライバル勢を追っていくがパッシングには至らず、14周目に7位でゴールし2戦連続でポイントを獲得した。



<第3戦>

予選と2レースを実施した3日から一夜明けた4日(日)9時45分に第3戦の決勝レースがスタートした。午前中ということで気温18℃、路面温度22℃と前日の決勝レースよりも涼しい状況での戦いとなる。5番手からスタートした伊東選手は1コーナーの進入までポジションを守る。だが、立ち上がりで先行する2台のマシンがサイドバイサイドで接触し、その後方を走っていた伊東選手はアウト側にステアリングを切って混乱を避けた。接触は回避できたが、この影響でポジションを下げってしまう。コース後半でも後続に抜かれて、1周目のコントロールラインを8番手で通過した。2周目にはすぐに1つポジションを上げ、さらに5周目に6番手に浮上する。トップ争いをする4台とは離れていたが、5番手とは1秒差ほどで逆転のチャンスを狙った。しかし、終盤になると5番手とギャップが広がるとともに、後続からプレッシャーを掛けられたためにポジションキープに舵を切り、巧みなレース展開で14周目に6位でゴール。開幕から3戦連続で入賞を果たした伊東選手は、24ポイントを積み上げてポイントランキング5位となった。伊東選手より上位は参戦2年目以上のドライバーで、ルーキーとしては最上位となっている。

次戦は10月24日(土)、25日(日)に鈴鹿サーキットで、第4戦から第6戦が実施される。

伊東黎明選手



9月に行なわれたオータムトレーニングではトップと1秒以上離されていたのですが、その後のテストでチームとともに修正点を見つけ出し、レースウィークに臨みました。予選ではポジション取りが悪くタイム更新ができなかったこと、ホワイトラインカットによるペナルティを受けたことが反省点ですが、トップとの差は縮まり2レースともにトップ10内のグリッドを得られました。第1戦はスタート直後の混乱を避けられ、ラップタイムも良く5位まで追い上げられて自信に繋がりました。第2戦は序盤のペースが良かったのですが、後半は伸びを欠き7位。第3戦は1周目に順位を落としてしまったのですが最終的には6位になりました。周回していくなかでミスがあり、それがなければさらにポジションが上げられる調子だったので悔いが残ります。それでも3戦ともに完走してポイントを獲得したことは自信になりました。次戦の鈴鹿サーキットは、昨年のスーパーFJ日本一決定戦でポールポジションとレース1で勝った経験があります。今回のレースで学んだことを活かして強いレースを見せたいです。

