

FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP

Rd,1-Rd,3 OTG motorsports REPORT

11月7日(Round.7-8) | 天候:晴 | コース:ツインリンクもてぎ |
11月8日(Round.9) | 天候:晴 | コース:ツインリンクもてぎ |



本来ならば国内で開催される SUPER GT 全戦での併催や、F1 のサポートレースなどの予定が組まれていた 2020 年の FIA-F4 選手権。ただ、現在も終息の目処が立っていない新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けて、大幅なスケジュール変更を強いられることとなった。従来スケジュールでは国内の 6 つのサーキットでシリーズ戦が実施されるはずだったが、SUPER GT のスケジュール変更に合わせて 4 大会 12 戦で競われることとなった。また、1 大会 2 戦から 1 大会 3 戦へと変更されたことで、1 大会の重要性が増したことになる。

10 月 3 日 -4 日に第 1 戦から第 3 戦が富士スピードウェイで、10 月 24 日 -25 日には第 4 戦から第 6 戦が鈴鹿サーキットで開催され、今回のツインリンクもてぎで実施されたのが第 7 戦から第 9 戦になる。11 月 7 日 (土) に予選と第 7 戦、第 8 戦が、8 日 (日) に第 9 戦の決勝レースが行なわれた。

今季の OTG motorsports のチーム体制は #80 伊東黎明選手の一名で、チームとしては FIA-F4 選手権への参戦 3 年目となる。伊東選手は、FIA-F4 選手権のスカラシップ制度となる「FIA F4 JAPANESE CHALLENGE」の 4 代目ドライバーで、ジュニアフォーミュラの経験は今年で 2 年目。まだまだフォーミュラレース経験の少ないドライバーだが、開幕戦から着実にトップ 10 内に入りポイントを積み重ねていて、第 6 戦が終了した時点でポイントランキング 4 位となっている。

今戦の舞台であるツインリンクもてぎは、伊東選手が昨シーズンの主戦場としたサーキットで、自信を持って挑んだ大会だった。



<予選>

11月7日（土）の8時20分から30分間で実施された予選は、ベストタイムが第7戦のグリッド、セカンドベストタイムが第8戦のグリッドを決めることになる。コースオープンとともに走行を開始した伊東選手は、4周をウォームアップに充てて計測5周目からアタックに入る。ラップタイムは1分58秒台でトップ10内の記録を残すが、クリアラップを取ることができずタイムが伸ばせない状態が続いた。計測9周目にアタックのタイミングを図ると、10周目に1分58秒197、11周目に1分58秒009のタイムを残して第7戦が4位、第8戦が5位という結果となった。



<第7戦>

今回のツインリンクもてぎ大会の決勝レースは3レースともに13周で争われ、第7戦の決勝レースは予選終了からわずか3時間後に行なわれた。

予選で4番グリッドを得た伊東選手だったが、3位に入った選手にペナルティが与えられたことで3番手からのスタートとなった。ポジションを守って1コーナーを通過した伊東選手は、2番手のマシンと0.3秒差で2周目に入る。ここで、後続のマシンがクラッシュしたことでセーフティカーが導入される。クラッシュしたマシンはすぐに回収され3周目にレースは再開する。リスタートを無難に決めた伊東選手は、ポジションをキープしたまま6周目には自己ベストタイムをマークして、先行する2台を追った。レースが折り返しとなる7周目には、クラッシュしたマシンの影響で再びセーフティカーが導入される。2周のセーフティカーランの後の9周目にレースは再開。伊東選手はリスタートを迎える最終コーナーでシフトミスからスピンを喫してしまい、リタイヤは避けられたが3番手から12番手まで順位を下げてしまった。だが、冷静さを失わなかった伊東選手は、10周目に1台12周目に1台、そしてファステストラップにも1台をパスして9位でチェッカーを受けた。



<第8戦>

第7戦の終了から約3時間後の15時25分にスタートした第8戦の決勝レース。5番グリッドに並んだ伊東選手はミスなくスタートを切り、1コーナーをポジションキープの5番手で通過する。3、4コーナーでは先行車にテールトゥノーズで迫りポジションアップを狙う。だが簡単にパスすることはできず混戦は続き、バックストレートから90度コーナーではポジションを下げてしまう。1周目のコントロールラインを6番手で通過した伊東選手は、翌週の5コーナーでも後続に抜かれて順位を下げてしまう。3周目には自己ベストタイムをマークしてポジションを挽回するために、先行するマシンにプレッシャーを与える。しかし、6周目になるとクラッシュしたマシンを回収するためにセーフティカーが導入される。2週のセーフティカーラン後にレースは再開し、伊東選手は7番手から上位を目指した。リスタートすると3番手以降の5台以上が集団となり、激しいポジション争いが繰り広げられる。その集団の中にいた伊東選手は、10周目に1つポジションを上げて6番手となるが、11周目には7番手、12周目には8番手と混戦の中でポジションを落としてしまう。そしてレースは13周目にチェッカーが振られ、伊東選手は8位となった。だが、レース後に先行していたマシンにペナルティが与えられたため順位が繰り上がり7位となった。



<第9戦>

予選、2レースの激闘から一夜が明けた11月8日（日）の9時に第9戦の決勝レースが開始された。5番グリッドからスタートした伊東選手は、1コーナーまでに1つポジションを上げる。すると、後続のマシンがクラッシュしたために、レースは開始早々だがセーフティカーが導入される。3周目にレースはリスタートし、伊東選手は4番手から表彰台を狙った。6周目には自己ベストタイムをマークしトップ3の背後に迫るが、パッシングするまでには至らない。10周目まで4番手のポジションをキープするが、終盤になるとタイヤやブレーキへの負担により苦しい展開となる。それでもポジションを守りたい伊東選手だったが、10周目のS字で1台に、バックストレートから90度コーナーでもう一台にパスされて11周目に6番手まで後退してしまう。残り2周で挽回したいところだったが、先行するマシンを追う速さはなく13周目に6位でチェッカーを受けた。

FIA-F4選手権への参戦1年目ながら第9戦まですべてのレースでポイントを獲得している伊東選手は、ポイントランキング5位で最終戦へ向かう。

伊東黎明選手



ツインリンクもてぎは、昨年のスーパー FJ シリーズで走っていたコースなので好成績を残したいという思いで挑みました。練習走行まではコーナーで突っ込み過ぎることが多く、予選では行きすぎない走りをしたいと考えていました。予選はクリアラップを取るのが難しく、タイム更新が終盤になってしまいましたが 4 位と 5 位という結果が残せました。第 7 戦は序盤で 3 番手をキープしていたのですが、セーフティカースタートのときにシフトミスで順位を下げてしまいました。第 8 戦、第 9 戦は、ともにポイントを獲得しましたが、レース中にポジションを下げる展開となってしまう悔しい結果となりました。前戦まではレース中に混戦から順位を落とすことがなかったのですが、今回はバトル中のポジションやライン取りなど反省すべきことが多かったです。次戦は、今回の反省を活かして現在のポイントランキングを守っていきます。

