

FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,5-Rd,7 OTGmotorsports REPORT



7月17日(Round.5-6) | 天候:晴 | コース:ツインリンクモテギ |
7月18日(Round.7) | 天候:晴 | コース:ツインリンクモテギ |



ゴールデンウィークに富士スピードウェイで開催されたSUPER GT第2戦の併催レースとして2021年シーズンが開幕した「FIA F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP (FIA-F4選手権)」。今シーズンも6大会14戦が予定されていて、全レースがSUPER GTと併催される。ツインリンクもてぎの第3大会、スポーツランドSUGOの第4大会は1大会で3レースが実施され、それ以外の大会は2レースが行なわれる。

OTG motorsportsはFIA-F4選手権が掲げる若手ドライバーの才能発掘や育成の理念に共感し、2015年のシリーズ開始からスポンサードを行なっていて、2018年より自チームを結成して参戦してきた。また、FIA-F4選手権の独自のスカラシッププログラムとなる「FIA-F4 JAPANESE CHALLENGE」は2017年にスタートした育成制度で、歴代の選手の中にはOTG motorsportsとの関係性が深い菅波冬悟選手が含まれている。

今季のFIA-F4 JAPANESE CHALLENGEに選出されたドライバーは、昨シーズンも同プログラムでFIA-F4選手権に参戦した伊東黎明選手で2年目の挑戦となる。2020年シーズンはルーキーながらも表彰台の登る活躍をみせ、シリーズランキング5位で終えた。今季も第1戦、第2戦で入賞を果たしていて、昨年のシリーズランキング5位より上位を狙って2021年シーズンを戦う。



<予選>

第5戦:1位グリッド、第6戦:2位グリッド

週末に3レースを開催する場合は、ベストタイムがレース1(第5戦)、セカンドベストタイムがレース2(第6戦)のスターティンググリッドを決めることとなり、レース3(第7戦)は第5戦のベストタイム順でグリッドに整列することとなる。

8時30分のコースオープンとともに走行を始めた伊東選手は、これまでとは異なる長めのウォームアップを試して4周目からアタックを開始した。7周目には自己ベストタイムとなる1分57秒874をマークし、さらにタイムアップを図ったがコース上でイエローフラッグが振られ、そのあとに赤旗によって予選が中断するなどタイム更新のタイミングを失ってしまった。だが、伊東選手の自己ベストタイムを更新する選手は現れず、第5戦では自身初のポールポジションを獲得。第6戦も2位となり上々の予選結果となった。



<第5戦>

スタート:1位、フィニッシュ:2位

ポールポジションからスタートすることとなった伊東選手。これまでスタートは得意と語っていたが、1コーナーまでの加速で2番手スタートの選手に抜かれてしまいポジションを下げてしまう。先行したマシンを追っていきたいところだが、伊東選手よりペースが速く5周目までに2.4秒のギャップを築かれてしまう。序盤は後続にテールトゥノーズでプレッシャーを掛けられたがパッシングされるほどのスピード差はなく、中盤からは落ち着いて単独で走行することとなる。前後ともに差が広がったためにポジションキープに戦略を切り替えて、13周目に2位でフィニッシュ。ポールポジションスタートただだけに悔いは残るが自己最高位となる2位で表彰台に登ることとなった。



<第6戦>

スタート：2位、フィニッシュ：4位

第5戦終了してから約4時間のインターバルを挟んで開催された第6戦。伊東選手はフロントローからのスタートとなった。第5戦とは異なりスタートの蹴り出しでホイールスピンが起ころうになり慌ててクラッチを離してしまう。その影響でまたしても加速が鈍り、1コーナーまでにポジションを1つ下げてしまう。

FIA-F4選手権はレースウィークで2セットのタイヤを履くことができ、どのタイミングで新品を履くかはドライバー次第となっている。伊東選手は予選で使用したタイヤを第6戦で選んだが、ほかの選手は第5戦で使用したタイヤを履いていた。そのためタイヤの状況としては伊東選手に分があり、6周目に1コーナーで2番手に浮上。しかし8周目にセーフティカーが導入され、9周目のリスタート時に後続のマシンに1コーナーでパッシングされてしまう。V字コーナーでも1台にパスされて9周目を4番手で終えた。終盤には3番手のマシンの背後に迫ったが、パッシングポイントの少ないツインリンクもてぎのために抜ききれず13周目に4位でチェッカーを受けた。

<第7戦>

スタート：5位、フィニッシュ：6位

第5戦のベストラップによってグリッドが決まる第7戦は、5番手からのスタートとなった。2戦連続でスタートからの加速が鈍ったこともあり、フォーメーションラップが始まる時にも練習をしたというが、伊東選手のなかで迷いが生じてしまったという。今回はクラッチミートを慎重にしすぎたために加速が鈍り1コーナーを6番手で通過する。しかし、次の3コーナーでポジションを挽回しオープニングラップを5番手で通過する。ただ、使用するタイヤの戦略が異なったためにややパフォーマンスがライバル勢に対して劣勢で、2周目の1コーナーでポジションを6番手に下げてしまう。その後はトップ5を追っていくが周回を重ねるごとにギャップが広がってしまい、中盤以降は単独走行となる。9周目に自己ベストタイムをマークするがすでに先行するマシンとの差は開いていて、13周目に6位でフィニッシュした。

予選はポールポジションと2位で最高の結果となったが、決勝レースのラップタイムに課題がみえ、レースでは順位を落とす結果となった。次戦は延期された鈴鹿サーキット大会で8月21日、22日に開催される。



伊東黎明選手

練習走行の初日はセットアップと路面環境などが合わず苦戦しました。ただ、練習走行2日目に向けて走らせ方やセットアップを変更したことで上位陣と同等のタイムがだせ、予選に向けて自信をもって挑みました。予選はウォームアップの方法をこれまでと変えたこともあって中盤にベストラップを記録しました。さらにタイムアップを狙いましたがイエローフラッグや中断によって機会を失いました。それでも第5戦で初のポールポジションを獲得でき、満足できる予選結果です。決勝レースは、3レースともにスタートで順位を落としてしまい悔しさもありますが、課題が明確になりました。決勝レースのペースも優勝した選手より遅く、ロングランのタイムを向上させることも課題のひとつです。今シーズンも5戦連続でポイントを獲得して自己最上位の2位にも入れました。ただ狙っているのは優勝なので、次戦の鈴鹿サーキットラウンドでは上位に入れるように準備を進めていきます。

