

FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,13-Rd,14 OTG Motorsports REPORT



11月27日 (Round.13) 天候：晴 コース：富士スピードウェイ
11月28日 (Round.14) 天候：晴 コース：富士スピードウェイ



2021年の「FIA F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP (FIA F4選手権)」は年間6大会14戦で競われていて、最終戦となる第6大会第13戦、第14戦が11月27日-28日に富士スピードウェイで開催された。

大阪トヨタペットグループ、ダンロップがサポートし、FIA F4選手権を主催するGTAが運営を行なっている独自のスカラシッププログラムが「FIA-F4 JAPANESE CHALLENGE」になる。カート経験者や四輪レース経験者からオーディションによって選出されるのがFIA-F4 JAPANESE CHALLENGE DRIVERで、2017年にこのスカラシップは開始された。

チャレンジドライバーの選ばれるとOTG motorsportsがシーズンを通して参戦をバックアップしていて、初代のチャレンジドライバーだった菅波冬悟選手はSUPER GTへステップアップしプロドライバーの道を切り開いていった。今シーズンのチャレンジドライバーは、昨年から起用されている伊東黎明選手で、TGR86/BRZレースにもOTG motorsportsから参戦している。

2年目の参戦となる伊東選手はポールポジションを複数回獲得するなど速さをみせ、開幕戦から毎戦ポイントを積み重ねてきた。第10戦のスポーツランドSUGOでは初優勝を飾り、第12戦が終了した時点でポイントランキングは5位となっている。シリーズチャンピオンを獲得するには厳しい順位だが、少しでも上位を目指して最終戦を戦うことになる。



<予選> 第13戦:1位、第14戦:1位

26日に実施された公式練習ではスリップストリーム^{*1}を使わずトップからコンマ5秒遅れの7位となり、予選に期待が持てる内容ではあったが、それでもトップを獲るほどパフォーマンスはないと感じていた。予選は気温、路面温度ともに10℃に満たないコンディションで実施された。伊東選手は30分の予選時間の中盤から終盤がアタックのタイミングと考えていたそうで、前半はウォームアップに充てる。ライバル勢との間合いを図ってアタックするポジションを見つけると、計測9周目になると1分45秒台のタイムをマーク。12周目には1分45秒199までタイムアップすると、翌周には1分45秒111を記録。その後もチェッカーまでアタックを続けたが、タイム更新はならなかった。それでもベストタイムの1分45秒111が全体のベストタイムで第13戦はポールポジション、セカンドベストタイムもトップで第14戦も2戦連続でポールポジションを獲得した。

※1 スリップストリーム:前の車を利用して空気抵抗を抑える事で速度を更に上げる事



<第12戦> スタート1位、フィニッシュ:2位

SUPER GTの公式練習やピットビューイングなどを挟んで予定通りの13時15分から第13戦の決勝レースが始まった。ポールポジションからスタートした伊東選手は1コーナーをトップで通過すると、後続に0.4秒差をつけて2周目に入る。しかし、2周目のコカ・コーラコーナーの進入でマシンの姿勢が乱れてしまう。伊東選手はマシンをコントロールするが4輪ともにコース外に出てしまい2番手のマシンに並ばれる。トップのままコースに復帰するとペナルティを取られる可能性があるかと判断して2番手のマシンを先行させた。トップに出た35号車は伊東選手よりラップタイムが上回っていて、周回ごとにコンマ数秒だがギャップを築かれてしまう。8周目には最大で1.8秒差を付けられたが伊東選手は終盤でトップとのギャップを詰めていく。12周目にはギャップを0.9秒まで縮めたが、抜くことはできず14周目に2位でチェッカーを受けた。



<第14戦> スタート:1位、フィニッシュ:6位

2戦連続のポールポジションスタートとなった第14戦。前日と同様でスタートを順調に決めた伊東選手はトップで1コーナーを通過し、そのまま2周目に入る。だが、1周目の混乱でマシンがストップしたためセーフティカーが導入される。3周目にはリスタートするが、伊東選手は2番手以降のライバル勢に差を詰められてしまう。だが、再びコースサイドで止ったマシンがいたためにセーフティカーランとなる。レースは7周目にリスタートとなるが、1コーナーまでのポジション争いで抜かれてしまうとブレーキングでタイヤロックし4番手に後退する。8周目のコントロールラインを4番手で通過したが、続く9周目の1コーナーで1台にパスされてしまう。10周目にもラップタイムに勝るマシンに抜かれて6番手となり、14周目に6位でゴールした。最終戦は連続してポールポジションを獲得したものの、第13戦が2位、第14戦が6位と悔しい結果となった。シリーズランキングは5位から1つ上がり4位で2021年のFIA-F4選手権を締めくくった。



伊東黎明選手

FIA-F4で富士スピードウェイを走るのは開幕戦以来だったので、多少の不安を持ってサーキットに入りました。11月25日の練習走行はバランスが悪く感じたために26日の公式練習に向けてメカニックとセットアップを考えました。26日の公式練習ではバランス良くなりましたがトップを取るほどの速さはありませんでした。

レース開催が11月下旬のため路面温度が低く予選は中盤から後半が勝負だと思っていました。スリップストリームを使うことはできませんでしたが、狙った後半にベストタイムが出て2戦ともにポールポジションが獲得できました。練習走行ではポールポジションを取れると思っていたので、良いアタックでした。

第13戦はスタートから1周目はトップを守れたのですが、2周目のコカ・コーラコーナーでマシンの挙動が乱れてしまいコース外に出てしまいました。このタイミングで2番手となり、抜き返すことができず2位となりました。

第14戦もスタートは上手く決まりトップを守りましたが、セーフティカーが2回入りリスタートが上手くいきませんでした。イメージはしていたのですが、経験不足が原因で失敗してしまいました。結果として第14戦は6位で、2戦ともにポールポジションからスタートできたのに勝てず悔しいレースとなりました。

今シーズンは目標としていた優勝を果たし、表彰台も数回登ることができ、全戦でポイント獲得しました。しかしポイントランキングは4位でチャンピオンは獲れませんでした。ポイントは積み重ねられました。調子の波があり、チャンピオン争いから離されてしまいました。2年目の今シーズンも沢山の応援やサポートありがとうございました。