

# FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,11-Rd,12 OTGmotorsports REPORT



11月6日 (Round.11) 天候：晴 コース：ツインリンクもてぎ  
11月7日 (Round.12) 天候：晴 コース：ツインリンクもてぎ



2015年のシリーズ開始から7年目を迎える「FIA F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP (FIA F4選手権)」。今季も全戦がSUPER GTとの併催となっていて、年間6大会14戦で競われている。今シーズンは、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戦でシーズンが開幕し、7月のツインリンクもてぎ、8月の鈴鹿サーキット、9月のスポーツランドSUGOと4大会10戦が終了した。残りは2大会4戦となっていて、11月6日(土)、7日(日)に第5大会の第11戦、第12戦がツインリンクもてぎで実施された。

大阪トヨペットグループとダンロップがサポートし、GTアソシエーションがFIA F4選手権で独自に行なっているスカラシップ制度が「FIA-F4 JAPANESE CHALLENGE DRIVER」で、2017年シーズンから開始された。スカラシップに選出されたドライバーは大阪トヨペットグループのモータースポーツ部門となる「OTG MOTORSPORTS」からシーズンを通して参戦することになっている。

今季のFIA-F4 JAPANESE CHALLENGE DRIVERは、昨シーズンから起用されている伊東黎明選手。参戦1年目から表彰台に登る活躍をみせ、今季はスポーツランドSUGOで開催された第10戦では初優勝を果たし、第10戦を終わった時点でポイントランキング4位となっていた。

伊東選手は7月に開催されたツインリンクもてぎ戦でも表彰台を獲得しているため、今回の第11戦、12戦でも上位でのフィニッシュが期待された。ツインリンクもてぎは2019年のスーパーFJでシリーズを戦った経験を持っていて得意なサーキットということだったが、今戦は練習走行から波に乗れずにいた。11月4日(木)のダンロップF4トレーニングでブレーキローターのトラブルに見舞われると、5日(金)のOTG F4トレーニングでも想定していたメニューが消化できず不安を抱えたまま予選を迎えることとなった。



<予選> 第10戦:12位、第11戦:11位

レースウィークは快晴で季節外れの気候となったが、FIA F4選手権の予選が行なわれた8時台はようやく10℃を超えるくらいの気温で、肌寒さを感じる中で34台のマシンがア拓を開始した。

伊東選手はアウトラップから4周目までをウォームアップに充てて5周目からアタックを始まる。だが翌週にコースアウトした車両を回収するために赤旗が提示されてセッション中断となる。すぐに予選は再開されるが、タイヤの内圧を調整するためにピットに戻ったために、再びコースインした際にはインディペンデントクラスの後方の位置取りとなってしまった。ラップタイムが劣っているインディペンデントクラスのマシンが前にいるためクリアな状態を作るのに苦労し、タイムが伸びない。ようやく予選終了間際に1分58秒182のベストタイムと1分58秒294のセカンドベストタイムをマーク。

結果として第11戦は12位、第12戦は11位となった。



<第11戦> スタート:12位 フィニッシュ:9位

予選終了から約4時間のインターバルで開催された第11戦の決勝レース。13時20分にフォーメーションラップがスタートし全車がグリッドに並んだが、スタート直前にエンジンストールした車両がいたためスタートが仕切り直しとなる。そのため13週の決勝レースから1周減算されて12週の勝負となった。

伊東選手はスタートで1台にパスされてしまうが、その後はポジションをキープしたまま前半セクションを通過。続くヘアピンコーナーで伊東選手はサイドバイサイドとなっていた62号車と接触してスピンを喫してしまう。このスピンで順位を大きく落として1周目のコントロールラインを17番手で通過するが、伊東選手はここから追い上げを図った。2周目には15番手、3周目には自己ベストタイムの1分58秒476をマークして14番手に浮上。7周目には先行していた2台のマシンがコースアウトし12番手に、9周目にも上位のマシンが絡んだためにポイント圏内の10番手までポジションを上げた。そして10周目に1台をパスして12周目に9位でチェッカーを受けた。



<第12戦> スタート:11位 フィニッシュ:7位

S予選と第11戦の決勝レースから一晩経った7日の8時55分に第12戦の決勝レースがスタートする。伊東選手は11番手グリッドに並びシグナルが消えるのを待った。1コーナーまでに1台にパスされてしまうが、前半セクションでトップ争いをしていた2台がコースアウトしたため10番手で1周目を終える。2周目のヘアピンで1台をパスして9番手に上がると、16号車先頭とした6番手争いに加わる。7周目までポジションをキープすると、パッシングのチャンスが訪れ8周目のヘアピンで1台、続くバックストレートから90度コーナーでもう1台を抜いて7番手に浮上する。さらに順位を上げたいところだったが、先行するマシンを抜くほどのスピードがなく13周目に7位でフィニッシュした。

2戦ともにポイントは獲得したものの想定していた表彰台争いはできず、ポイントランキングは5位となってしまった。最終戦の第6大会第13戦、14戦は富士スピードウェイで11月27日、28日に開催される。



## 伊東黎明選手

4日の練習走行はデータが取れてなかったことやブレーキローターのトラブルなど順調な走り始めではありませんでした。5日の練習走行はライバル勢とニュータイヤの投入タイミングが異なりましたが、トップから0.5秒差の7番手となりました。タイムを出そうとするとコーナーで突っ込みすぎる傾向だったので、予選に向けてはより冷静になりアタックを行なおうと思い挑みました。

予選はしっかりとウォームアップをしたからアタックを実施するつもりでしたが赤旗が出てしまいピットに戻ります。タイヤの内圧を確認したためリスタート時に最後尾に下がってしまったことが思い返すと失敗でした。予選再開後はクリアラップが取れず2戦ともにトップ10にも入れない結果でした。

第11戦は1周目に接触によるスピンで順位を下げてしまいました。その後のレースラップは良く、先行しているマシンも抜けたため1周目の接触がもったいなかったです。第12戦は11番手から1周目にトップのマシンが接触したためトップ10に入りました。しかしタイヤのグリップ感が薄く、上位のマシンから離されてしまいました。中盤からは数台をパスしたものの7位まで上がるのが精一杯でした。

前回のスポーツランドSUGOを終えた時点ではポイントランキングでトップ3に入ることが目標でしたが、今回の2戦でその目標を達成することが難しくなりました。残すは最終戦の2戦のみですが、自分のベストを尽くして優勝をつかみ取れればと思っています。