

2022 FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,1-Rd,2 OTG Motorsports REPORT



5月3日 (Round.1) 天候：晴 コース：富士スピードウェイ
5月4日 (Round.2) 天候：晴 コース：富士スピードウェイ



若手ドライバーの才能発掘や育成を目的として2015年にスタートした入門フォーミュラカテゴリーの「FIA F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP (FIA F4選手権)」が開幕当初からSUPER GTのサポートレースとして開催されていて、今シーズンの全14戦もSUPER GTと併催される。今シーズンはSUPER GT第2戦の富士スピードウェイ大会がFIA F4選手権の開幕戦となり、その後はSUPER GTの最終戦までの7大会で併催され、大会ごとに2戦が実施される。

大阪トヨペットグループではFIA F4選手権が目的としている若手ドライバーの育成などの考えに共感し、2017年よりダンロップと共同でFIA-F4 JAPANESE CHALLENGE DRIVERのサポートプログラムを支援している。このプログラムに選出されたドライバーは、OTG MOTORSPORTSからシーズンと通しFIA F4選手権を戦うことになる。今シーズンのチャレンジャードライバーは2020年から3年目の起用となる伊東黎明選手で、初年度はシリーズランキング5位、2年目の2021年は14戦中5戦で表彰台に登りシリーズ4位を獲得した。3シーズン目となる今季はシリーズチャンピオンを目指して戦うことになる。



<予選：気象状況：気温12℃、路面温度：20℃>

○第1戦5位(B組3位)、第2戦3位(B組2位)

今戦は40台のエントリーがあり予選での混乱を避けるために、40台を2組に別けて競うこととなった。#80伊東選手はB組に振り分けられ、8時25分から20分間の予選で第1戦と第2戦のスターティンググリッドが決められた。7時55分からスタートしたA組の予選では前日の雨により一部の路面がウエットコンディションとなっていたが、B組が走行するころにはほぼ影響がない状況になっていた。伊東選手は序盤からトップ5内のタイムをマークし、さらに上位を狙って走行を続けた。計測9周目には1分45秒907の自己ベストタイムをマークするがライバル勢もタイムを伸ばし、第1戦は3位、セカンドベストタイムで競われた第2戦は2位となり、結果として第1戦のスターティンググリッドは5番手、第2戦は3番手となった。



<第1戦：気象状況：16℃、路面温度：25℃>

○スタート5位、フィニッシュ3位

予選終了から5時間ほどのインターバルを経て第1戦の決勝レースがスタートする。5番手からスタートした伊東選手は先行した2台のマシンが1コーナーで接触したため2ポジション上げるが、その後のコカ・コーラコーナーで1台にパスされ、1周目を4番手で終える。トップから伊東選手まではテールトゥノーズの争いで、3周目の1コーナーでは伊東選手が2台をパスして2番手に浮上する。するとトップを走行していたマシンにペナルティが与えられ7周目に伊東選手はトップに立つ。トップに浮上した伊東選手は後続とのギャップをコントロールし14周目にトップでチェッカーを受けた。しかし、伊東選手はスタートする際にグリッドの停止位置が前方にはみ出していたため正式結果では5秒の加算となり、2022年シーズンの開幕戦を3位で終えた。

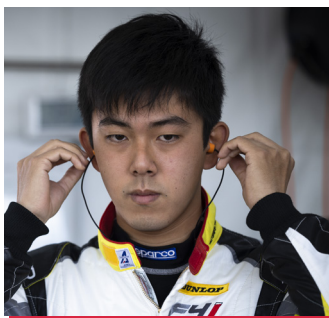


<第2戦：気象状況：16℃、路面温度：20℃>

○スタート3位、フィニッシュ3位

第1戦はトップでチェッカーを受けたもののペナルティにより3位となり、残念な結果となった。だが今季も上位を争うポテンシャルがあることは証明された。第2戦は3番グリッドスタートのため、初戦より上位のリザルトを求めることとなった。

3番手からスタートした伊東選手は1コーナーまでに1台をパスして2番手に浮上。しかし2周目の1コーナーでブレーキがロックしてしまい、その隙をつかれて3番手に後退してしまう。トップを走るマシンは第1戦でリタイヤしたためタイヤの摩耗が少なく、2番手以降を引き離していく。序盤は2番手争いを行なって伊東選手だが、レース中盤になると2番手から2秒ほど離されてしまいポジションキープに徹した。レース後半になるとリアタイヤの摩耗が厳しくペースが上がらず4番手のマシンにプレッシャーを掛けられることになる。伊東選手は厳しい状況ながらもファイナルラップまで3番手を守ったが、最終周のコカ・コーラコーナーで抜かれてしまい4番手となり、14周目に4位でチェッカーを受けた。しかし、2位でゴールした選手にペナルティ与えられたため正式結果では3位となった。



伊東黎明選手

予選はBグループからの出走で、昨年もFIA F4選手権に参戦していてライバルとなる小出選手や荒川選手と同組でした。彼らより上位に入ればポールポジションも可能だと考えていました。失敗はなかったのですがアタックする位置取りが悪く、スリップストリームを使い切れませんでした。そのため第1戦がクラス3位(総合5位)、第2戦がクラス2位(総合3位)でした。練習走行から考えればタイムアップしましたが、満足とは言えない予選結果になりました。

第1戦はスタート後の1コーナーで接触があり4番手に上がり、3周目の1コーナーで2台をパスして2番手に浮上できました。3ワイドから一気にパスできてこのレースのハイライトになったと思います。2番手に上がったあとにトップを走るマシンにペナルティが与えられたためトップになり第1戦はトップチェッカーを受けました。しかし、レース後にスタート位置の違反を取られ正式結果は3位となってしまいました。停止位置をしっかりと確認していなかったことやオフィシャルが指示してくれるだろうと思った自分のミスです。二度と同じことを起こさないように対応していきます。

第2戦はスタートで1台をパスして2番手になりましたが、トップの選手のペースが速くついていけませんでした。さらに2周目の1コーナーのブレーキングでフロントタイヤがロックしてしまいポジションを下げ、終盤はタイヤのグリップが落ちていくなかで3番手を守っていましたが最終周に抜かれて4位となりました。正式結果では3位の選手にペナルティが与えられたため3位となりました。勝てるチャンスがありながら2戦とも3位で決して満足できるリザルトではないですが、シリーズを考えると初戦でポイントを積み重ねられたことは良かったです。