

FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,3-Rd,4 OTGmotorsports REPORT



8月21日(Round.3) | 天候:曇 | コース:鈴鹿サーキット |
8月22日(Round.4) | 天候:雨 | コース:鈴鹿サーキット |



今回の第2大会の鈴鹿サーキットラウンドは本来なら5月29日-30日に実施される予定だったが、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により延期となっていて、約3ヶ月が経った8月21日-22日に開催されることとなった。2021年のFIA-F4選手権は6大会中2大会5戦がすでに終了していて、この鈴鹿サーキットラウンドが3大会目となる。第3大会は、予選と第3戦の決勝レースが8月21日に、第4戦の決勝レースが8月22日に実施された。

FIA-F4選手権は若手ドライバーの才能発掘や育成を目的としたシリーズとして立ち上げられ、毎戦30台を超えるマシンがエントリーしている。OTG motorsportsは、FIA-F4選手権の若手ドライバーを育てるという理念に共感し、2015年のシリーズ開始当初からスポンサーを実施。2018年より自チームを結成して参戦している。FIA-F4選手権では独自のスカラシップ制度を設けていて、その「FIA-F4 JAPANESE CHALLENGE」ドライバーに選出されると1年間のレース参戦が可能で、ドライバーにはOTG motorsportsのマシンが付与される。今季のドライバーは伊東黎明選手で、昨年からの継続参戦となる。今季は5戦を終えたところでシリーズランキング5位となっていて、鈴鹿サーキット戦でも上位入賞を目指して戦った。2大会目となるツインリンクもてぎラウンドは、7月17日(土)に予選と第5戦、第6戦、18日(日)に第7戦が実施された。



<予選>

第3戦:6番グリッド、第4戦7番グリッド

練習走行では、濡れている路面でトップタイムをマークした伊東選手だったが、ほぼドライでの予選となった。コースオープンとともに走行をスタートした伊東選手は、3周目に2分9秒台のタイムをマークし計時モニターの4番手に表示される。だが、走行開始から8分の時点でコースアウトしたマシンを回収するために赤旗が提示される。予選は8時24分に残り18分で再開された。再びアタックに入った伊東選手は、6周目に2分8秒783、翌周に2分8秒790をマークするが、両アタックともに先行車に引っかかった状態でのタイムとなった。8周目は周囲のマシンの様子を確認して、アタックに最適な場所を探す。9周目に再びアタックを行なうと2分8秒475の自己ベストタイム、10周目に2分8秒739のセカンドベストタイムをマーク。だがトップから0.4秒離されていて、第3戦は6位、第4戦は7位となった



<第4戦>

スタート6位、フィニッシュ7位

スタート進行の時点でホームストレート上には雨雲が押し寄せ、大粒の雨が降り出す。レースはウェット宣言となりレインタイヤの装着も可能となった。この雨の影響でスタートが10分のディレイとなる。

セーフティカーが先導してのローリングスタートとなった。レースは2周目に実質的なスタートが切られ、伊東選手はポジションキープしたまま序盤を戦うと5周目に5番手にポジションアップする。そのままの順位で終盤に入ると7周目にコースオフした車両を回収するために再びセーフティカーが導入される。レースは残り1周となる10周目に再スタート。最終コーナーからの加速区間で後続のマシンに並び掛けられ1コーナーでパスされてしまう。リスタート時の加速区間で並び掛けてきたマシンは、結果としてリスタート時の追い越しと判定されてペナルティが与えられた。

だが、このパッシングで伊東選手は動揺してしまい、さらに1台にパスされて7番手でファイナルラップの前半セクションを終える。コース終盤の130Rでも1台にパスされて8位でチェッカーを受けた。前述のように先行した1台にペナルティが与えられ最終結果は7位となった。



<第4戦>

8月22日 8時45分スタート

スタート7位、フィニッシュ4位

夜中に雨が降った影響でコース上の一部にウエットパッチが残された状態で第4戦の決勝レースは始まる。

伊東選手は7番手スタートからポジションをキープして1コーナーを通過。そのままの順位で2周目に入ると、後続のマシンよりペースは速かったこともあり、先行車だけを追う展開となる。先行するマシンは第3戦でレインタイヤを装着していたため、ニュータイヤで第4戦に挑んでいた。5周目まで7番手のポジションをキープしてレースは中盤に入るが、ここでコースサイドにマシンが止ったためにセーフティカーが導入される。7周目にレースはリスタートされると、1コーナーで先行していた3台ほどのマシンが接触。伊東選手はこの混乱に乗じて6番手にポジションを上げる。8周目にはさらに1台をパスして5番手となり3番手争いに食い込んでいく。最後までプッシュして先行するマシンを追ったが5位で11周目にチェッカーを受ける。最終的にはトップでチェッカーを受けたマシンにペナルティが与えられたため4位となった。



伊東黎明選手

練習走行ではウエットコンディションで調子が良く、2番手に0.5秒差のトップタイムをマークできました。一方でドライコンディションでは思うようにセットアップが決まらず、予選と決勝レースを迎えました。雨を望んでいた予選ですがほぼドライコンディションで始まり、アタックした周も先行車に引っかかり、ベストタイムをマークした周もすべてのセクターをまとめられず悔しい結果となりました。第3戦はセーフティカースタートで序盤はポジションを上げられたのですが、リスタート後に抜かれたことで焦ってしまい順位を下げたところが反省点です。第4戦はペース良く走って第3戦の反省も活かした内容でした。ただ表彰台まであと一步だったので悔いが残りますが、2戦ともにポイントを獲得できました。予選の順位が良ければ上位を狙っていたはずなので、予選アタックのまとめ方が課題のひとつです。