

# 2022 FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,9-Rd,10 OTG Motorsports REPORT



9月17日 (Round.9) 天候：曇 コース：スポーツランドSUGO  
9月18日 (Round.10) 天候：曇 コース：スポーツランドSUGO



年間7大会14戦のシリーズ戦として競われているFIA F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP(FIA F4選手権)。8月末には鈴鹿サーキットで第4大会第7戦、8戦が終了していて、シリーズは後半戦に突入している。大阪トヨタペットグループはFIA F4選手権がスタートした2015年から、同シリーズの目的のひとつとなる若手ドライバーの育成などに共感しスポンサーを開始。2017年からはワンメイクでタイヤを共有しているダンロップとともにスカラシッププログラムの「FIA-F4 JAPANESE CHALLENGE DRIVER」も支援する。スカラシップに選出されたドライバーは、OTG MOTORSPORTSからシーズンエントリーすることができ、今季は3年目となる伊東黎明選手が80号車のステアリングを握っている。

FIA F4選手権に参戦して3シーズン目となる伊東選手は、昨シーズンのスポーツランドSUGO戦で初優勝を果たしポイントランキングは4位となった。今季は昨年の4位以上の成績を求めてシリーズを戦っている。

第9戦、第10戦スポーツランドSUGO大会のレースウィークは、9月15日(木)が走り始めとなった。昨シーズンは初優勝を飾ったコースで、チームもドライバーも相性の良いサーキット。まず、15日はセットアップの確認とロングランテストなどを行ない7位の結果となった。翌16日(金)は予選シミュレーションも実施し、引き続き好調な様子で周回を重ねベストタイムは1分24秒556。練習走行ながらもトップタイムを記録し、予選と決勝レースへの期待が高まった。

## <予選>

9月17日 8時10分～9時5分 第9戦10位(A組5位)、第10戦10位(A組5位)

第9戦と第10戦のスターティンググリッドを決める予選は、17日(土)の早朝から行なわれた。スポーツランドSUGOはコースの全長と幅が狭いためエントリーした35台のマシンが2組に分けられて競われた。伊東選手はA組で出走し、2週のウォームアップ後にレーシングスピードで走行を重ねる。計測5周目には1分25秒144をマークするが、前日までのコースコンディションと変わってしまい、マシンがアンダーステア方向になってしまったという。ドライビングでも調整を試みたが、練習走行のタイムを更新することができずベストタイムは1分24秒864に留まった。結果として第9戦はA組5位で総合では10位、セカンドベストタイムで競われた第10戦も1分24秒978でA組5位、総合10位となった。



## <第9戦>

13時30分スタート スタート10位、フィニッシュ10位

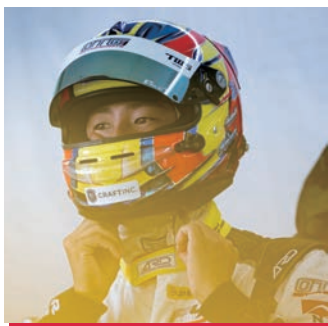
第9戦の決勝レースはSUPER GTの公式練習を挟んで行なわれた。10番グリッドからスタートした伊東選手は、オープニングラップから先行するマシンをテールトゥノーズで追い、2周目にパスして9番手に浮上する。その後は、8番手のマシンに迫るが抜ききることができず、6周目になるとコースオフした車両を撤去するためにセーフティカーが導入される。レースは10周目にリスタートとなるが、伊東選手は最終コーナーからの加速時にわずかにリアタイヤが流れてしまう。この影響によりリスタート後の1コーナーで後続のマシンにパスされて10番手にポジションを下げる。レース終盤にはペースを上げて15周目に自己ベストタイムの1分25秒883をマークするが、パッシングにはいたらず17周目に10位でチェッカーを受けた。



## <第10戦>

9時スタート スタート10位、フィニッシュ10位

第9戦終了後にクラッチが切れない症状が発生し、80号車はクラッチのミートポイントを変更して第10戦に挑んだ。伊東選手はウォームアップでクラッチの状況を確認したが、スタートでは上手くクラッチミートすることができず4コーナーまでに2台にパスされてしまう。その後、ハイポイントコーナーで多重クラッシュが発生しセーフティカーが導入される。マシン撤去に時間がかかりレースは7周目に再開。伊東選手は12番手から上位を狙うこととなった。9周目には11番手のマシンを馬の背コーナーでパスし、ポイント圏内へあと1ポジションとなる。14周目には先行車にペナルティが与えられて10番手に復帰。17周目に10位でフィニッシュした。



## 伊東黎明選手

スポーツランドSUGOは昨年の大会で優勝したこともあり、チームも私も自信を持って臨みました。走り出しの9月15日(木)は路面コンディションが悪く、走行中にセッションが中断するなど満足に走り込めませんでした。マシンのバランスは良くポジティブな状況でした。翌16日も3本の練習走行枠があり、予選を想定したタイムタックも行ないました。2本目の走行枠でトップタイムが記録でき、ドライビングもマシンセットに合わせられたと思っています。練習走行ですが久しぶりにトップタイムが取れて、予選と決勝に向けて期待が持てる内容でした。

しかし予選では前日までの路面コンディションと変わってしまい、マシンがアンダーステア傾向になってしまいました。タイヤのグリップがもっとも高い序盤にドライビングで合わせることができず、終盤にベストタイムを記録しましたが、第9戦、第10戦ともに10位と満足できる結果とはなりません。気を取り直して挑んだ決勝レースは、やはり抜きにくいサーキットなので先行しているマシンよりペースが速くても仕掛けることができません。第9戦はセーフティカーラン後のリスタート時に加速が鈍り2台に抜かれてしまいました。最後まで粘ってチャンスをうかがいましたが、抜くことができず10位となりました。第10戦はスタートで加速が鈍りポジションを下げてしまいます。レースペースは先行するマシンと同等で、抜くほどのポテンシャルがありませんでした。結果的には先行車のペナルティで10位に入れましたが、満足できる結果ではありません。今回は予選で上位に入ることができなかつたのが敗因です。練習走行ではトップタイムをマークできたので、状況によっては速さを示せました。ここ数戦はレースで結果が残せていないので、残り2大会は上位に入ることに集中します。