

2009年西日本F4シリーズ日本一決定戦 吉田広樹

<岡山国際サーキット>

10月30日 フリー走行 DRY 岡山国際サーキット

前回のシリーズ第5戦から2週間が過ぎ、いよいよF4日本一決定戦が岡山国際サーキットで開催されます。今回のレースは普段のシリーズとは違い、予選・予選レース・決勝レースという風な流れで、レースが2回行われます。そしてポイントとなるのが予選から決勝レースまでを1セットのタイヤで走りきらなければならないという点です。更に世界選手権との併催ということもあり、普段は8本ほど行われるフリー走行が今回に限っては1回のみで予選を迎えなければなりませんでした。

秋晴れの中、唯一のフリー走行がスタート。セッション開始と共にまずはユーズドタイヤでマシンのバランスを確認します。今回は前回のレースから2週間と、インターバルも少なく気候もあまり変わってないことから前回のレースセットでマシンを持ち込みました。走り始めてすぐにフィーリングも良く、まずまずのタイムを刻みます。その後すぐに予選を想定してNEWタイヤでアタックを開始。計測2周目に1'30、6と先ほどのユーズドタイヤに比べて0、5秒ほどタイムアップはしたものの、高速コーナーでのオーバーステアが強く思うようにタイムアップが出来ないまま3番手でフリー走行を終えることになってしまいました。

公式予選 DRY 2位 (23台中)

フリー走行終了から2時間、すぐに公式予選が行われます。フリー走行後メカニックの方とミーティングを行い高速コーナーでのオーバーステア対策を行い予選に挑みました。今回の予選はいつもと違い30分間で行われます。予選・予選レース・決勝レースを1セットで戦わなければならないレースウィーク



のことを考えると、この30分間の予選も出来るだけ少ない周回で済ませタイヤを温存したい状況です。予選開始10分間はピットで待機し、周りのタイムから今のコンディションを伺います。フリー走行から比べると路面温度が上がった性か、全体的に0、3秒ほどタイムアップしていることを確認しながらピットアウト。前後のタイヤの内圧を同時に上げるためにもじっくりタイヤを温め、計測2周目からアタックを開始。計測3周目には午前のタイムを上回る1'30、362を記録。更にそのままアタックを続けますがタイヤの美味しいところが過ぎたのと、温存することも踏まえピットイン。予選時間も残り7分ほどあったのですがここでマシンから降り、トップから100分の9秒差の2番手で公式予選を終えることとなりました。

10月31日 予選レース DRY 1位 (23台中)

この日も天候に恵まれ、11月とは思えないほどの陽気の中決勝レースが行われた。前日の予選前に行ったセット変更でマシンバランスは向上したので、そこから決勝に向け若干の修正を行いレースに挑みます。フォーメーションラップでしっかりとタイヤを温め

シグナルレッド、消灯、スタート！！

少しホイールズピンが多かったもののまずまずの出だしを決め、1コーナーまでにトップに浮上。そこからは後続を引き離すべくプッシュし、1周を終えた時点で2位に約2秒のアドバンテージを築いた。その後も予選と変わらないようなタイムでファステストラップを連発、7周を終えた時点で2位に約8秒ものギャップを築くことに成功した。そこからは翌日の決勝レースに向け、1周で約2秒ほどラップタイムを落としながら周回を重ね、タイヤをセーブする走りに徹しました。その結果最終的に2位との8秒ほどのマージンは保ちつつ、ベストタイムも2位の

Team Naoki

with

LAGRAN
LAPRAN
LAPRAN

<NO.1>

2009年西日本F4シリーズ日本一決定戦

吉田 広樹

〈岡山国際サーキット〉

選手に0.6秒ほど差をつけ、トップでチェッカーを受けることが出来ました。この日チームが用意してくれたマシンは、タイヤがタレにくく、更に周回を重ねてもタイムを落とさないような走りも出来たと思います。



11月1日 決勝 WET リタイア

前日の天候とは違ってかわり、少し肌寒く曇り空の中、決勝日を迎えました。昨日の予選レースではマシンバランスもよかったのですが、スタート時間が近づくにつれ雨雲が広がり始めたことから若干のセットチェンジを行いグリッドに向かいます。しかしそのくらいからポツポツと小雨が降り始め、レインタイヤへの変更を行う選手が現れ始めました。メカニックさんがマシンを触れるのは5分前までというレギュレーションがあることから天候を先読みして、セット変更やタイヤを選択しなければなりません。

時間ギリギリまで待って選べるように、マシンをジャッキアップしてもらい考えたのですが、最終的にDRY用のスリックタイヤで走ることを選択しました。しかしスタート開始5分ごろから雨脚も強くなり、通常のスタートが危険と判断されセーフティーカー先導でレースがスタートします。セーフティーカー先導中もしっかりタイヤを温めたいのですが雨量も多く、スリックタイヤを選択したことが誤りだったのは一目瞭然でした。けれど、ここまで来たら今の自分に出来ることを精一杯やろうと思い、スタートの時を待ちます。そして3周目セーフティーカーがピットイン。前回のミスを活かしてスタートには成功したのですが、レインタイヤのマシンとはあまりにもグリップの差があり、あっという間に仕掛けられます。それでも必死でブロックをしながら抵抗したのですが、ラップタイムにして7、8

秒遅い状況もあり、徐々に順位を下げてしまいます。

レースも中盤に入った頃には雨の量も半端なく、スリックタイヤではコース上に留まるのが精一杯のコンディションとなっていました。しかし10周という短いレースだったのでピットに入っては勝負になりません。その為そのままスリックタイヤで周回を重ねていたのですが、順位も8位まで落としてしまった7周目、後続のマシンに後ろから突っ込まれ共にグラベルストップ。リタイヤという最悪な結末で日本一決定戦を終えることとなってしまいました。

レース後は何が起ったのか理解できず、色々な後悔がよみがえってきました。このレースには僕はもちろん、チームの方やエンジン屋さんにも本当に懸けていました。そして土曜日までは完璧な流れで来ていて絶対に優勝できると思っていました。全ては自分のタイヤ選択ミスが原因です。このミスの性で皆さんの努力も全て無駄にしまいました。本当に申し訳ありません。今になってあの時の状況を思い出すとタイヤ選択も含め、もっと違った展開も考えることが出来るのですが、あの場ではそれが出来ませんでした。そういうメンタル面が今後の課題だと見に沁みて実感しています。

今シーズンも残り1レース。このレースをただの過去にするのか、今後の為の経験とするかは自分次第なので、最終戦の鈴鹿でそれを証明します。

何が何でも絶対に優勝するので、引き続きご指導、ご支援宜しくお願い致します。

TeamNAOKI with LE PRIX SPORT

吉田 広樹



Team Naoki

with

Le Prix Sport

〈NO.2〉