

2010年 全日本F3選手権 Rd,15・16 吉田広樹

〈オートポリス〉

全日本F3選手権・最終戦であるRd,15・16オートポリス戦にスポット参戦するチャンスを頂きました。前回走らせて頂いた際は最新型のマシンを使用するチャンピオンクラスでしたが、今回は旧型のマシンを使用するナショナルクラスへの参戦となります。マシンの性能やスピード自体はチャンピオンクラスの方が2秒ほど速いのですが、ナショナルクラスの方が台数も多くより接戦が予想され、レベルも高いクラスでした。このチャンスを用意して下さったスポンサー様をはじめ、チームの皆さん、そして沢山の関係者の方々には本当に感謝しています。

10月15日 フリー走行 DRY Nクラス/9番手

今回の舞台は大分県オートポリスサーキットです。高低差があり、色々なタイプのコーナーもあって凄くチャレンジングで難しいサーキットでした。今回はNクラスのマシンも初めてでしたが、何よりこのサーキットを走るのが初めてで、今までに無いような状況でのレースとなりました。木曜日にサーキット入りし、まずは下見のためコースを1周歩き路面のギャップや縁石が使えるかなど確認しました。金曜日にはいり、初めてのサーキットということもあり、セッション開始と同時にコースイン。昨日歩いたイメージと実際に走って感じたところをマッチングさせながら周回を重ねます。そしてセッティングよりも走行ラインなどを重視しながら走行していたのですが、比較的程度のいいタイヤでアタックする際にスピン、コースアウトしてしまいました。その後メカニックさんの迅速な作業のおかげで再度走行を開始したのですが、1'46,116というタイムで午前の走行を終えました。

午前にはマシンとコースに慣れることに重点をおいて走ったのですが、午後からは時間を考え予選に向けてセッティングを変更しながら走ります。そしてこの日初めてのNEWタイヤでアタックを開始。徐々にタイムを上げていき午前の走行より1,4秒ほど速い1'44,7というタイムを記録します。そこからはNEWタイヤでのバランスを考慮し、セッティングを変更。けれども高速コーナーでのボトムスピードの低さが目立ち、中々周りとのタイム差を縮めることが出来ません。けれども残り時間も30分をきったところで本日2セット目のNEWタイヤでアタックを開始。しかし1番タイヤの状況がいい計測2周目に赤

旗が発生。思うようにアタックすることが出来ませんでした。先ほどのNEWタイヤより更に0,4秒ほどタイムを縮めたところで最後のフリー走行を終えることとなりました。

10月16日 Rd,15 公式予選 DRY Nクラス/9番手

昨日のフリー走行後チームの方とミーティングを行い、データからの確認や他の選手に比べて劣っているところをイメージトレーニングして予選に挑みました。天候は晴れているものの、気温・路面温度が低かったことから計測3、4周目にアタックすることを想定してコースイン。セッション開始から徐々にタイムをあげていたのですが、自分がアタックに入ったラップで他のドライバーが続々とコースイン。中々クリアラップがとれず、最終的には計測6周目に1'43,55というタイムを記録しました。昨日のNEWタイヤよりは0,8秒ほどタイムを縮めることが出来たのですが、9番手で第15戦の公式予選を終えます。

Rd,16 公式予選 DRY Nクラス/9番手

Rd,15の予選から10分間のインターバルを挟み迎えたRd,16公式予選。今回は先ほどのクリアラップが取れなかったことを考え、タイミングを周りの選手に合わせてコースインします。タイヤの1番おいしいところでアタックできるように温めながらも周りの選手とのギャップを考えます。そして徐々にタイムを縮めていき、計測3周目に1'43,02というタイムを刻み9番手で



Team Naoki

with
LaSalle
UNIVERSITY

〈NO.1〉

2010年 全日本F3選手権 Rd,15・16 吉田広樹

〈オートポリス〉

Rd,16の公式予選を終えることとなりました。第15戦の予選タイムより更に0,5秒ほど縮めることが出来たのですが、トップからはまだまだタイム差があります。厳しい状況でしたが自分も走る度にタイムは縮まり、トップとのタイム差も詰ってきているので、決勝に向けてもどんどんチャレンジしていきたいと思います。



決勝レースRd,15 DRY Nクラス/3位

夕方になり気温も少し下がり始めた頃、Rd,15の決勝レースが始まります。予選終了後エンジニアの方とマシンや走行データを確認し、セッティングを変更してレースに挑みます。ウォームアップランではマシンのバランスを確認しグリッドへ。シグナルに集中し、シグナルレッド・消灯・スタート！

タイミングも良く1コーナーまでに1台をパス。更に1コーナーを抜けたところで2台のクラッシュが発生。どうにか交わすことができ、続く2コーナーまでに別の選手に並びかけます。その結果この選手がブレーキングポイントを誤り、他の選手とクラッシュ。1周目を終えた時点で5位までポジションアップします。そのまま前の3番手争いについて行き様子を伺っていた3周目、3番手争いの1台が100Rでスピン。そのチャンスを見逃さずに一気に2台をパスして3番手に浮上します。しかしここで1周目のクラッシュのマシン撤去の為SCカーが入ります。SCカー中もしっかりとタイヤを温めながらリスタートの時を待ちます。SCカーが入った4周目にレースが再開。しかしこのスタートに失敗してひとつポジションを下げしてしまいます。更にもう1台にも並びかけられますが、その場はどうにか凌

ぎ4番手をキープ。ところがヘアピンコーナーのブレーキングで自分がロックさせてしまい、更に1台にパスされてしまいました。その後はどうにか前のドライバーについていきチャンスを伺いますが、1秒くらいのギャップのまま中々仕掛けることができず、最終的には4位でチェッカーを受けることとなりました。しかしレース後、上位でチェッカーを受けた選手にペナルティーが課され、ひとつ順位が繰り上がり3位という正式結果でRd,15を終えることとなりました。

10月17日 決勝レースRd,16 DRY Nクラス/5位

前日のレースでの反省点やレース周回数も6周増えることから、セッティングを変更をしてレースを迎えます。ウォームアップランでセット変更後のマシンバランスの確認し、スタート練習も入念に行いグリッドにつきます。

そしてフォーメーションラップを終え、シグナルレッド・消灯・スタート！！

タイミングは良かったものの、その後のクラッチミートがあまり良くなく、8位で1コーナーへ。その後の2コーナーまで更に前の1台に並びかけますが、2コーナーを並んで進入。その後のコーナーのポジション取りが悪く、ポジションをひとつ下げてしまいます。更に続くコーナーで前の選手に仕掛けようとしたのですが100Rでコースアウト、一気に4秒近くロスしてしまいました。またタイヤのいい状況の時にコースアウトしてしまったので、タイヤカスなどがつきペースが上げられません。それでもそこからは必死でプッシュし、前の選手に追いつこうとするのですが、一定の距離のまま中々追いつく



Team Naoki

with

Lapland
UNIVERSITY

〈NO.2〉

2010年 全日本F3選手権 Rd,15・16 吉田広樹

<オートポリス>

ことができません。レース中盤から後半にかけて、昨日のレースよりも周回数が多いためタイヤの磨耗も激しく、クラッシュやスピンするマシンが相次ぎます。そんな中、最終的に5位まで順位を上げることができ、F3最終戦を終えることとなりました。

今回このレースはスポンサー様のご好意により、参戦させていただくことになったものでした。今回はコースも初めてで速さとしてはフリー走行、予選、決勝と走る度にトップとのタイム差も縮まり、第16戦の決勝レースが1番タイム差が少ないものとなりました。しかしこれは自分の適応能力の遅さなどが浮き彫りになったもので、今後この世界でやっていこうと思うと絶対に必要な能力ですし、これからの課題でもあります。しかしそのような状況で表彰台に上れたことは素直にうれしく思います。

来シーズンまたチャンスがもらえるかどうかはわかりませんが、常に技術・フィジカル・メンタル面、全てを最善の状況におき備えたいと思います。最後にこのチャンスをご用意して下さったスポンサー様、関係者の方々、本当にありがとうございました。そして引き続きご指導、ご支援宜しく願い致します。

Team NAOKI with LE PRIX SPORT

吉田 広樹



Team Naoki

with

Le Prix Sport
LE PRIX SPORT

<NO.3>