

## 2010年 全日本F3選手権 Rd.3・4 吉田広樹

〈ツインリンク茂木〉

開幕戦の鈴鹿ラウンドに続き、茂木で行われた全日本F3選手権Rd.3・4にも出場させていただくことになりました。開幕戦の成績からは次のチャンスがいただけるとは思っていませんでしたが、人生をかけるつもりで挑みました。

このチャンスを用意してくだ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。

5月21日 フリー走行 DRY

6番手/Cクラス6台、Nクラス11台中

今回の舞台は栃木県ツインリンク茂木です。「ストップ&ゴー」と呼ばれ前回の鈴鹿とは少し違ったタイプのサーキットでした。

この日は朝から真夏のような陽射し、暑さの中フリー走行が始まります。まずはDRYコンディションでの経験が少ないこともあり、セッション開始と同時にコースイン。精力的に周回を重ねます。セッション中盤に入りタイヤを交換し、セッティングを変更。程度のいい中古タイヤでアタックを行い、NEWタイヤのトップから1.4秒落ちのタイムで午前の走行を終えます。

タイム差はまだありますが、自分がNEWタイヤでアタックした際の上がり幅を想定すると、前回の鈴鹿よりは前との差が詰ってきていることを実感しました。

ますます気温が上昇し厳しい暑さの中、午後のセッション

が始まります。午前の走行はマシンセッティングよりも自分の走りの修正やマシンの動きになれることに重点をおいて走行しましたが、午後はアタックとピットインを繰り返し積極的にセッティングを変更します。中古タイヤでまずまずのタイムを刻めたことから、セッション最後にはNEWタイヤでのアタックで予選のシミュレーションを行いました。しかし周りのドライバーに比べNEWタイヤの上がり幅は圧倒的に少なく、午前のタイムから0.3秒ほど縮まった1'48.778というタイムでフリー走行を終えることとなりました。

5月22日 Rd.3 公式予選 DRY

6番手/Cクラス6台、Nクラス11台中

昨日のフリー走行後チームの方とミーティングを行いNEWタイヤでの上がり幅が少なかった原因を追究します。私の走り方や体力的な部分、それと想定以上の暑さだったことからエンジンへの負担も大きくその部分での対策も行い、予選に挑みました。

前回の鈴鹿とは違い、ただ周回を重ねる予選ではなくタイヤの温まるタイミングでのアタックにかけます。前日のポイントをしっかり考えながら走行を開始。じっくりタイヤを温めながら計測3、4と続けてアタックを行います。その結果前日のタイムより1.3秒ほど縮めた1'47.593というタイムを刻み、6番手で公式予選を終えることとなりました。



Team Naoki

with

LaSalle  
UNIVERSITY

〈NO.1〉

## 2010年 全日本F3選手権 Rd,3・4 吉田広樹

〈ツインリンク茂木〉

### Rd.4 公式予選 DRY

6番手/Cクラス6台、Nクラス11台中

Rd.3の予選から10分間のインターバルを挟み、迎えたRd.4公式予選。この予選でもしっかりタイヤを温めトップとの差をつめるべくアタックを行います。しかし計測3周目に1'47.817というタイムは出たもののそこからタイムが伸びません。自分の手応え的にはタイムアップしているものの、どんどんラップタイムが落ちていきます。チームと連絡をとった後ピットイン、そのまま6番手でRd.4の公式予選を終えることとなりました。

### 決勝レースRd.3 DRY

6番手/Cクラス6台、Nクラス11台中

気温も少し下がり始めた頃、Rd.3の決勝レースが始まります。予選終了後、エンジニアの方がマシンや走行データを確認した結果

昨日と同じトラブルが発生していたことが判明。決勝レースまでの短い時間でエンジン交換を行ってくれました。メカニクの方の迅速な作業のおかげでどうにか決勝レースには間に合うことができ、ウォームアップランでマシンの状態をチェックします。

マシンがバッチリ直っていること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！

少しホイールスピンが多く出遅れます。イン側に別のマシンが並びかけようとしては、どうにかポジションを守って1コーナーへ進入。その後、前の混戦を利用してポジションアップを狙うのですが、抜くまでには至らず3周、4周と4番手争いについて行き様子を伺います。しかしそこから必死で前のドライバーについていけるようプッシュするのですが、周回を重ねるごとに徐々に前車とのギャップが広がり単独での走行となってしまいます。最終的にそのままの6位でチェッカーとなりました。

### 5月23日 決勝レースRd.4 DRY

6番手/Cクラス6台、Nクラス11台中

前日のレースでの反省点やレース周回数も増えることから、セッティング変更を行いレースを迎えます。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と昨日のスタート失敗を考えて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！！

しかしここで痛恨のエンジンストール。昨日のミスを意識し過ぎてしまい、クラッチを早く繋ぎ過ぎてしまったのが原因でした。その後どうにかエンジンをかけることができ、コースに復



Team Naoki

with

LaSalle  
UNIVERSITY

〈NO.2〉

## 2010年 全日本F3選手権 Rd,3・4 吉田広樹

〈ツインリンク茂木〉

帰。最後まで順位を落としてしまいましたが、そこからNクラスのマシンを徐々にオーバーテイクしていきます。3周を終えた時点で5つポジションを上げ、4周目のバックストレートエンドで更に1台をパス。しかしこの際に自分のミスで別のマシンと接触。どうにかレースには復帰出来たものの、再度最後まで順位を落とすと共にフロントウイング、フロントノーズにダメージを追ってしまいました。けれどここからも諦めることなくブッシュし続け、このダメージを追ったマシンの状態で昨日のベストラップを上回るタイムで前車を追いかけます。けれども迎えた8周目、先ほどの接触からピットストップ10秒のペナルティ裁定をうけ、ピットイン。ペナルティを消化し再びコースに戻ったのですが、今度はその接触で破損したフロントウイングが徐々に脱落。12周目に再度ピットインを行いウイング、ノーズ交換を行うこととなりました。マシン修復後コースに復帰し周回を重ねた結果、トップから周回遅れにはなっ

てしまいましたが、Cクラス6位でレースを終えることとなりました。

今回のレースは自分のスタートミスをきっかけに、完全に落ち着いた状況で走ることが出来なくなってしまいました。金曜日のフリー走行でも自分の中ではトライしているような走りでも、実際にはそうならならず、もっと思い切ったトライや挑戦を行わなければいけなかったと悔やんでも悔やみきれません。それを全て踏まえて今の自分の実力なのですが、この週末を通して感じたこと、得たことを次に繋げるしか今の自分に出来ることはありません。もう二度とこのような悔しいレースをしないためにも絶対に今の気持ちを忘れず、備えたいと思います。最後にこのチャンスをご用意下さった関係者の方々、本当にありがとうございました。そして引き続きご指導、ご支援宜しくお願い致します。

Team NAOKI with LE PRIX SPORT

吉田 広樹



Team Naoki

with

*Le Prix Sport*  
LE PRIX SPORT

〈NO.3〉