

## 2010年 コンストラクターズ日本一決定戦 吉田広樹 〈富士スピードウェイ〉

今回は今シーズン行われていたシリーズ戦とは別に、JAFGP「コンストラクターズ日本一決定戦」として富士スピードウェイで開催されたレースに参戦させて頂きました。このレースは今シーズン最大の25台というエントリー数を集め、S-GTやFNのサポートレースして行われたため関係者にアピールするうえでも重要なレースとなります。また「コンストラクターズ日本一決定戦」という大会名からもわかるように、今シーズン私がドライブしているムーンクラフト製「MC-090」というマシンそのもののアピールもしなければなりません。そのためにも絶対に優勝という結果以外考えずに、レースに挑みました。

### 11月10日 フリー走行 DRY

今回レースの行われた富士スピードウェイはムーンクラフトのMC-090で走ったことのないサーキットでした。今までのレースでわかってきたマシン特性を活かした走りをするためには、今回は水曜日からは現地入りし、精力的に周回を重ねます。前回岡山でのクラッシュはマシンに想像以上にダメージを与えており、マシンが組みあがったのが前日の火曜日でした。メカニックさんのおかげでどうにかマシンは仕上がったものの事前テストなどは一切出来なかったため、まずはマシン各所のチェック走行から始めます。そして持ち込みセットから徐々に富士に合わせたセッティングを見つけるため周回を重ねます。やはりこのコースでポイントとなるのが日本一長いストレートです。このストレートでしっかりと車

速を伸ばし、尚且つ高速のAコーナーや100Rなどのダウンフォースもそれなりに必要になります。さらにタイムに大きく影響するセクター3もあるためメカニカルグリップも必要になるなど、バランスをとるのが難しいサーキットでもあります。この日はNEWタイヤも使用せず、中古タイヤでエアロ的なセットアップを行い1'44.5というタイムで終えることとなりました。

### 11月11日 フリー走行 DRY

フリー走行2日目。今回のレースウィークは金曜日にフリー走行が行われなかったため、この日にNEWタイヤで予選シュミレーションまで行わなければなりません。まずはストレートスピードを上げるため、ダウンフォースの少ないS-FJのウイングを前後につけて走行してみました。そのセッションはこのウイングでバランスをとるためセットアップしていったのですが、ダウンフォースが少なくなりすぎて1週のラップタイムでは落ちてしまいます。次のセッションから元のウイングに戻しセットアップを行っていたのですが、電気系のトラブルが発生。原因がわからないままセッション終了したのですが、メカニックさんのおかげで最後のセッションには間に合わせてもらいました。そして最後のセッションなのでNEWタイヤで予選シュミレーションを行おうとコースイン。しかし今度はここでバッテリートラブルが発生。NEWタイヤでのアタックが出来ないまま全てのセッションを終えることとなってしまいました。



Team Naoki

with

*LaSpeed*  
UNIVERSITY

<NO.1>

# 2010年 コンストラクターズ日本一決定戦 吉田広樹

〈富士スピードウェイ〉



## 11月13日 公式予選 3番手/25台中 DRY

フリー走行日から1日が空いて迎えた予選日。NEWタイヤでのアタックが1周も出来なかったこともあり、中古タイヤの際のフィーリングから予選用にセットアップして向かえました。そしてこの富士は1.3キロのストレートがあるため、このストレートで他車のスリップストリームに入るだけで0.5秒くらいはタイムアップします。そこを利用しようと他のマシンの背後につこうと思っていたのですが、中々タイミングが合いません。結局単独でアタックすることになったのですが、普段より気温・路面温度が低かったこともあり、タイヤが温まりません。さらにセッティング的にはかなりのアンダーステアでタイヤのいい時にまとめるのが難しい状況でした。通常であれば計測3周目にはタイヤも含めてベストな状況でアタックできるのですが、今回は徐々にタイムを上げていき、最終的に計測10周目に1'42.3というタイムを刻み、3番手で公式予選を終えることとなりました。フリー走行からは2秒以上タイムアップは出来たのですが、NEWタイヤでのセッティングを合わせきれなかったことが今後の課題だと思います。

## 11月14日 決勝 失格/25台中 DRY

一夜明け迎えた日曜日。この日は天気もよく予選日より暖かい中、決勝レースが行われました。予選のマシン状況よりセッティングを変更し、レースに挑みます。前回のレース同様レース前半に勝負を挑めるようしっかりタイヤを温めグリッドにつきます。

そしてシグナルレッド・消灯・スタート！！

タイミングもよく1コーナーまでに1台をパス。2番手にポジションをあげます。しかし戻ってきた2周目、ホームストレートでスリップを使われブレーキングで並びかけれます。イン側をキープし1コーナーへ並んで進入、しかし相手ドライバーも一歩も引かず続くAコーナーも2台並んで進入します。ここはアウト側でどうにか踏ん張り、2番手をキープすることに成功しました。けれどもこのタイミングで他車が接触、赤旗中断となり予選グリッドからの再スタートとなります。さらにこの赤旗で周回数も12周と減算され、再度フォーメーションラップがスタートします。

もう一度シグナルに集中し、シグナルレッド・消灯・スタート！

今回もスタートは決まったものの、抜くまでには至らず3番手で1コーナーへ。そこからは上位3台によるトップ争いが続きます。自分のマシンは100Rなど高速コーナーやブレーキングでは明らかに速いのですが、そのコーナーはパッシングポイントにはならず、後ろから様子を伺います。2番手の選手もトップのドライバーに並びかけるものの抜くまでには至らず、三つどもえのまま周回数はどんどん減っていきます。硬直状態が続く中、ラスト1周のところでスリップを使いブレーキング



Team Naoki

with

LaSpeed  
UNIVERSITY

〈NO.2〉

## 2010年 コンストラクターズ日本一決定戦 吉田広樹 〈富士スピードウェイ〉

で並びかけます。しかしアウト側からかぶせることが出来ず、そのまま3番手でレースを終えることとなってしまいました。

さらにレース後に行われた車検で重量が足りず、失格という裁定を受けてしまいました。

今回のレースはもちろん勝つことだけを考えて挑みました。そのためにチーム一丸となってやれることはなんでもやったつもりです。しかしこの週末のマシントラブルなども含め、前回の岡山からの悪い流れを打ち切ることが出来ませんでした。自分たちのマシン特性も踏まえて、チームも少しでもアドバンテージを得ようと沢山のことをやってもらったり、わがままも聞いてもらいました。残るは自分をもっと技術を身に付けるだけです。失格という裁定は非常に残念ですがチームも勝利の為にやってくれたことなので、今後に繋げていければと思います。残るチャンスは12月に行われる「日本一決定戦」のみ。自分のF4レースの締めくくりとして相応しいようなレースにします。そして絶対に優勝します。引き続き、ご指導、ご支援のほどよろ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〉