

2010年 F4日本一決定戦 吉田広樹

〈ツインリンク茂木〉

今回のレースはF4シリーズ戦、先月富士で行われたJAF GP「コンストラクターズ日本一決定戦」とは別に東西のドライバーが一堂に会し最速のドライバーを決定する毎年恒例のイベントです。このレースにはコンストラクターズ日本一決定戦をも上回る26台がエントリー。前回のレースを悔しい結果で終えたので、私はもちろん、チームやメーカー、スポンサー様のためにも今回は何としても日本一を取るという強い気持ちで挑みました。



12月16~18 フリー走行

今回のレースはツインリンク茂木のフルコースで行われました。さらには12月後半ということもあり、雪が降ったり、路面が凍るほどのコンディションの中フリー走行が行われました。まずはコースとマシンの持ち込みセットを確認するために精力的に集荷を重ねます。さらには雪が舞う中でも、トラブルの発生したダンパー確認のため走行し、少しの時間も無駄にしないようにチームと一体になって原因の究明やセットアップを進めます。しかしセットアップを進めていく中で、他車とのタイム差やマシンバランスに自分の走りを合わせる事が出来ず苦しみます。このレースウィークを通してポイントとなるのがタイヤの冷えた状態でどれだけプッシュ出来るか

というところだと思い、毎セッションアウトラップからプッシュした走りを行います。しかし路面温度も0度を下回るようなコンディションの中、マシンコントロールにてこずり、スピンやコースアウト、さらには原因不明の電気系トラブルでストップなど完璧に悪い流れに入ってしまった。その後チームの方としっかりミーティングを行い、マシントラブルの原因やセッティングの方向性など確認します。しかしその悪い流れは中々断ち切ることが出来ず、フリー走行最終日まで引きずってしまいました。けれどもNEWタイヤでアタックし始めると、マシンのフィーリングもそんなに悪くなく徐々にタイムアップしていきます。そこからNEWタイヤで続けてアタックを行っていく中でさらにセット変更を行い、最終的に1'33.4というこのレースウィーク最速ラップを記録しフリー走行を終えることとなりました。

12月19日 公式予選 1番手/26台中 DRY

前日をトップタイムで終えたことで気持ち的にも余裕ができ迎えた予選日。予選時間も朝早く、気温・路面温度共に低いため、通常の予選よりタイヤが温まるのに時間がかかります。そのためいつもはウェイティングを行いますが、この日はセッション開始とともに先頭でコースインし積極的に周回を重ねます。徐々にタイムを上げていきアタックを開始しようと1コーナーへ進入した4周目。エンジンプローしたマシンのオ



Team Naoki

with

Laprod
LAPROD RACING

2010年 F4日本一決定戦 吉田広樹

〈ツインリンク茂木〉



イルにのってしまいコースアウトしてしまいます。しかしコース状況は思いのほか悪く、他車も次から次へとコースアウトしてしまい、赤旗中断でコース処理を行うこととなりました。ここで一旦落ち着き再度アタックを開始。残り時間をいっぱい使い徐々にタイムを上げていきます。そして計測10周目には2番手の選手より約1.3秒ほど速い1'52,218というタイムで今シーズン初となるポールポジションを獲得することが出来ました。

セミファイナル 1番手/24台中 DRY

この日本一決定戦がいつものレースと違うところは決勝レースの前に「セミファイナル」という8週のレースが行われるところ。そしてこのセミファイナルのレース結果からファイナルレースのグリッドが決まります。さらに予選・セミファイナル・ファイナルと1セットのタイヤで戦わなければならないため、タイヤのマネージメント能力も問われることとなります。

フォーメーションラップでしっかりとタイヤを温めグリッドに着き、8週のセミファイナルがスタートします。

そしてシグナルレッド・消灯・スタート！

スタートもバッチリ決まりトップで1コーナーへ進入、1周目から後続を引き離すべくプッシュします。毎ラップ1秒くらいずつ2番手以下を引き離し、4周目には1'53.333というファステス

トラップを叩き出しながら周回を重ねます。この時点で2番手以下を6秒ほど引き離すことが出来たので、ここからの残り4周はタイヤ温存のためにペースを落として周回を重ね、最終的に2番手に約3秒ほどのギャップでチェッカーを受けることが出来ました。そしてこの結果からファイナルレースもポールポジションからスタートすることとなりました。

ファイナル 1位/25台中 DRY

セミファイナルから1時間半ほどのインターバルを挟み、いよいよファイナルレースがスタートします。予選・ファイナルとタイム的にも余裕があったのですが、2009年の日本一決定戦でもこのセミファイナルまでは余裕があったところからファイナルは落としてしまったので、浮かれることなく気を引き締めて挑みました。またこのファイナルは先ほどのレースより7周も多い、15周で行われます。フォーメーションラップでしっかりとタイヤを温めグリッドに着きます。シグナルに集中しシグナルレッド・消灯・スタート！

タイミングは良かったのですが、今度はホイールスピンが多く1コーナーまでにひとつポジションを落としてしまいました。しかし1コーナーのクロスラインで2コーナーに並んで進入、しかしそこからの伸びが悪く2番手で3コーナーへ。そこからトップの選手の後ろについて走ったのですが、タイヤが温まっていないせいかブレーキングポイントが早く、そこがチャンスだ



Team Naoki

with

Laprod
LAPROD RACING

〈NO.2〉

2010年 F4日本一決定戦 吉田広樹

〈ツインリンク茂木〉

と気付きます。そして狙っていた90度コーナーのブレーキングでインに入りオーバーテイクに成功します。2周目以降は後続を引き離すべくプッシュを続け、毎ラップ1秒くらいずつ2位以降を引き離しました。その後もファステストラップを叩き出しながら周回を重ね、5周目には1'53.952というタイムも刻みます。レース中盤以降はリヤタイヤの磨耗が徐々に大きくなりタイムアップは果せませんでした。走り方やラインを変更することで1'54.4付近をキープし、さらに後続を引き離しにかかります。しかし迎えた12周目、他車の接触からレースは赤旗中断。75%以上の周回が終っていたことでレース成立となり、最終的に2位に10秒ほどのギャップを、ファステストラップも1秒ほど引き離し優勝という最高の形でレースを終えることとなりました。

今回のレースは予選・セミファイナル・ファイナルと完璧な流れでした。何より今季初ポールと、このムーンクラフト様のマシンによるDRYコンディションでの初優勝、昨年取り損ねた日本一のタイトルなど本当に思い出に残るレースとなりました。そして沢山のわがままを聞いていただいたチームの皆

さんには本当に感謝しています。また昨年の結果にも関わらずチャンスをご用意して下さった服部さん、スポンサー様、本当にありがとうございます。

今シーズンはこのレースで全てのスケジュールを終えることとなりましたが、来シーズンに繋げるためにもいい形で締めくくれたと思います。この経験が無駄にせず、来シーズンも引き続き頑張りますのでご指導、ご支援よろしく願い申し上げます。

Team NAOKI with LE PRIX SPORT

吉田 広樹



Team Naoki
with

Le Prix Sport
LE PRIX SPORT

〈NO.3〉