

# HIROKI YOSHIDA

## OFFICIAL RELEASE

Race SUPER GT Rd.5 FUJI GT 300km RACE  
Date 2014.08.09-10  
Race Track FUJI INTERNATIONAL SPEEDWAY  
Team OKINAWA IMP・RUNUP GT-R



### 前回菅生と同じく天候に翻弄された大荒れレースを 24 位で完走

前回の菅生レースから約三週間と、短いインターバルを挟んでスーパー GT Rd.5 FUJI GT300km RACE が開催されました。菅生レースから今回までの間に鈴鹿の GT テストに参加していたため、比較的マシンの感覚を覚えている状態でレースを迎える事が出来ました。また富士のレースは5月に続いて2度目となるため、前回のデータをしっかり分析して挑みました。

2014.08.09 FREE PRACTICE (6位 / 24台中)

WEATHER : DRY

この週末は台風がくるという予報でしたが、どうにかドライコンディションでコースインする事が出来ました。走行開始直後は前回のセットを元に少し変更したバランスの確認を行っていたのですが、タイヤのグリップが思っていたより低く、中々タイムをあげていく事が出来ません。

そうしているうちにマシントラブルが発生してしまい、修復のためピットインを余儀なくされます。故障箇所もすぐに判明したので、メカニックさんがすぐに作業に取りかかり残り40分程のところで再びコースに戻る事が出来ました。

ここで、残り時間もあまりなかったので新品タイヤで予選のシミュレーションを行います。横浜タイヤのエンジニアさんとも相談し予選に適したタイヤでアタックした結果、走り始めのグリップとは明らかに違うフィーリングで大幅にタイムアップする事ができ、6番手のタイムを刻む事が出来ました。

ここで、トラブルの影響で今日1度もドライブしていなかった田中選手に交代し燃料を積んだ状態でのバランスを見てもらったのですが、時間も少なくわずか6周しか計測出来ないままセッションが終了となってしまいました。



2014.08.09 QUALIFYING (13位 / 24台中)

WEATHER : DRY

午後になり今にも雨粒が落ちてきそうな天候でしたが、どうにかドライコンディションで予選を迎える事が出来ました。

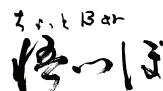
今回は予選セッション後半のコンディションがいいときにアタックしようとしていたのですが、開始5分前くらいから雨粒が落ち始めたためセッションスタートと共に先頭でアタックを開始します。

フロントタイヤをしっかりと温めアタックした結果フリー走行を上回る事が出来たのですが、自分の中でまとまきれていないところがあったためクールラップを挟みもう一度アタックします。

その結果、さらにタイムを縮め5番手でQ1を通過する事が出来ました。Q2では田中選手にアタックを担当してもらったのですが、パワステラブルに見舞われたにもかかわらず周回を重ねるごとにタイムをあげていき、13番手で決勝レースをスタートする事となりました。



### SPONSOR



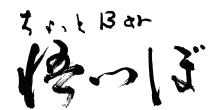


# HIROKI YOSHIDA

OFFICIAL RELEASE



## SPONSOR



### 2014.08.10 RACE (決勝 24 位 / 24 台中)

WEATHER : WET

前日とは打って変わり、この日は台風の影響をそのまま受けるような 1 日となりました。

朝から豪雨に見舞われたり、止んだりの繰り返しで天候が落ち着きません。朝のフリー走行でも走行中雨量が多くなり赤旗終了となるような天候でした。しかしスタート前から豪雨は落ち着いたので、予定通りのスケジュールでスタート進行が行われていきます。そしてコースコンディションの確認のため、SC スタートでレースがスタートする事となりました。

スタート直後から水しぶきで前が見えないようなコンディションでしたが、どうにか 8 番手争いの集団で周回を重ねます。フロントタイヤが温まってきたところから徐々にペースをあげることができ、2 台をパス。更に前のマシンに仕掛けたところで別のマシンに抜き返されてしまいます。もう一度抜き返すため仕掛けていたところで、雨量が増えてきたことから SC が導入されます。

そのまま 7~8 周 SC が続いたのですが、どんどん雨量が増え SC 中でさえコース上に留まる事が難しくなり、とうとう赤旗中断となってしまいました。この時の状況はとてレースが再開出来る雰囲気ではありませんでしたが、20 分程すると急に雨量が減ってきたのでレースが再開されることになりました。

再び SC スタートでレースが再開されると、またしても 5 台くらいによるポジション争いが激化します。各マシンによって得意なコーナーや苦手なコーナーがあるため抜きつ抜かれつを繰り返しながら、10 番手で周回を重ねていきます。この頃になると路面の水がなくなり、深溝のレインタイヤでの走行が厳しくなって来たのですが、どうにかタイヤを保たせるように意識しながら走っていた 36 周目、ペースを保つ事が難しくなって来たのでピットインし田中選手にドライバー交代します。

この時に私たちは、今後の天候を予想して田中選手の使用するタイヤを選んだのですが、これが裏目に出てしまいます。田中選手もコンディションにマッチしていないタイヤで、どうにかマシンをコントロールしながら走行を続けようとしていたのですが、それにも限界がありもう一度ピットインし、タイヤ交換を行わなければいけない状況になってしまいました。

ここからはひとつでもポジションをあげるためにプッシュしてもらったのですが、残り 10 周をきったところでまたしても天候が急変し、この日二度目の SC がはいります。天候の回復を待ちながら SC ランが続いたのですが、雨脚が弱まる事はなく最終的に 24 位でチェッカーとなりました。

前回の菅生に引き続き、天候に翻弄されてしまったレースとなりました。ドライではペースよく走る事が出来ましたが、レインコンディションでのフロントタイヤの温め方や乾いていく路面でのタイヤマネジメントなど今後の課題も見えてきました。次の鈴鹿はシリーズ最長の 1,000 キロとなります。レース中にもタイヤやマシン、コンディションの変化などが予想されるので、チーム一丸となってしっかりミーティングし鈴鹿戦に挑みたいと思います。それでは引き続きご指導、ご支援よろしくお願致します。

 吉田 広樹

