



HIROKI YOSHIDA

OFFICIAL RELEASE

Race SUPER GT Rd.6
 43RD INTERNATIONAL SUZUKA 1000km
 Date 2014.08.30-31
 Race Track SUZUKA CIRCUIT
 Team OKINAWA IMP・RUNUP GT-R



1000kmの長丁場レース、数々の困難を乗り越え 20位で完走

いよいよシリーズでもっとも過酷な「インターナショナル SUZUKA 1000km」レースを迎えました。通常の3倍以上の距離を走り、コンディションも一年を通して8月の一番暑い時期に開催されるので、ドライバー、マシン、タイヤにとっても過酷なレースとなります。今回のレースは距離が1000キロと長いので、5月の富士レースと一緒に走った藤田選手も加わり田中選手、藤田選手、私の3人で挑みました。

2014.08.30 FREE PRACTICE (4位 / 24台中)

WEATHER : DRY

チームとしても久しぶりの鈴鹿レースでしたが、7月末に行われた鈴鹿テストに参加したため、その時のセッティングをベースに走り始めます。
 走り始めてすぐに中古タイヤだったにも関わらず、コンディションが良かった事もあり、テスト時のベストタイムを更新した201.825というタイムを刻みます。いいバランスである事が確認出来たため田中選手へと交代し、決勝を見据えたバランスを確認してもらいながらセットを微調整して貰います。
 そのまま藤田選手にもそのセットの確認をして貰い、セッションも残り10分のところで再び私に交代、予選を想定したアタックをさせて貰いました。NEW タイヤでアタックしたのですが、朝のタイヤコンパウンドも違うため思うようなグリップを得る事が出来ず、タイム更新はなりませんでしたが、
 しかし、最終的に朝一のタイムでポジションは4番手となり、フリー走行を終える事となりました。



2014.08.30 QUALIFYING (12位 / 24台中)

WEATHER : DRY

午後になり公式予選の時間を迎えます。
 Q1は私がアタックさせてもらうことになり、フリー走行の結果から朝一と同じタイヤでアタックすることになりました。アタックを開始し、計測1周目は朝のタイムを上回る 2'00.898 というタイムを刻みポジションを上位につけます。
 そして1周のクールラップを挟み再度アタックを行っていたところ、セクター2までで自己ベストを約0.3秒ほど上回るタイムを記録していたのですが、赤旗が発生し予選が中断となってしまいました。

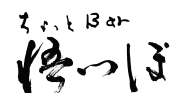


赤旗解除後、残り時間7分で予選が再開されたのですが、そのアタック中に自分のコースアウトもありタイム更新はならず、7番手でQ2へ進む事になりました。

Q2は田中選手がアタックする予定だったのですが、インターバルの間にメカニックの方々が僕のミスのフォローをしていた際に、パワステのトラブルが発覚。全力で修復作業に取り組んで下さったのですが、Q2には間に合わず、田中選手は走る事が出来ないまま12番手で日曜の決勝レースをスタートすることになってしまいました。



SPONSOR





HIROKI YOSHIDA

OFFICIAL RELEASE



SPONSOR

2014.08.31 RACE (決勝 20位 / 24台中)

WEATHER : DRY

決勝日朝のフリー走行では燃料も満タンに搭載した状態で決勝セットの確認を行ったのですが、タイヤの状態が良かった事から2番手タイムを刻み、バランスが良い事も確認出来ました。午後にはいい気温、路面温度もあがってきたところで、いよいよ伝統の鈴鹿1000キロレースがスタートします。

スタートドライバーは私が担当させて頂く事になり、フォーメーションラップでしっかりタイヤを温めシグナルに集中します。スタート直後の1、2コーナーは各マシンのポジション取りで大混乱でしたが、先ずはその混乱をポジションキープで切り抜け、前後が落ち着くまで冷静に周回を重ねました。私が走っていたところは6台が数珠つなぎで7番手争いをしていたのですが、中々オーバーテイクする事が出来ず、1回目のピットストップまでこの集団で走る事となりました。このピットイン直前に自分のミスでひとつポジションを下げてしまいましたが、藤田選手、田中選手とルーティーンドライバー交代を重ねながら周回を重ねていきます。

そして再び私がドライブするスティントとなりドライバー交代を行ったのですが、その際にブレーキランプの故障が判明し、この修復のため20分ほどピットストップを強いられます。このピットストップでポジションは大幅に落ちてしまいましたが、ピットアウト後も諦めずにプッシュし続けました。しかし10周ほど周回したところで今度は左リアタイヤがバーストしてしまいました。しかもホームストレートでバーストしてしまったため、そこから1周はマシンのタイヤ周りを壊さないように凄くスロースピードでピットまで戻ります。どうにかピットまでたどり着き、タイヤ交換を行って再びコースインしましたが、ここからは目標を完走に切り替えマシンをゴールまで運ぶ事に重点を置いて走りました。その後、最後のスティントで藤田選手にドライバー交代し、どうにか20位でチェッカーを受ける事が出来ましたが、今度はチェッカーと同時にマシンの右フロント辺りから出火してしまいます。オフィシャルの手も借り消火する事が出来ましたが、改めてこの鈴鹿1000キロというレースの過酷さを実感しました。

前回の富士、鈴鹿と時折速さは見せれるようになってきたとは思いますが、Rd、4の菅生以降、レースの厳しさ、難しさを痛感しています。次戦のタイはチームとして出場しないため、残されたチャンスは最終戦しかありませんが、ここで諦める事なくチームとこの問題にしっかり向き合い最終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い致します。


吉田 広樹

