



## Press release

# SUPER GT RD.2 FUJI SPEED WAY RACE REPORT

### TEAM JLOC

88号車 マネパ ランボルギーニ 織戸 学/青木 孝行

87号車 ラ・セーヌ ランボルギーニ 吉本 大樹/山内 英輝

86号車 クリスタルクロコ ランボルギーニ 山西 康司/細川 慎弥/坂本 雄也

### 公式予選

日付：2013年4月28日(日)

天候：晴れ

予選結果：88号車 15位、87号車 17位、86号車 10位

観客動員数：31,600人

### 86号車がQ2進出するも3台とも予想を下回る結果に

ゴールデンウィーク恒例のSUPER GT 第二戦富士500km。サーキットには予選日から沢山のファンで賑わいを見せた。

晴天に恵まれた予選、88号車・87号車はQ1で予選を終える事となる。86号車はQ2までコマを進め10位と長距離の決勝に向けて可能性を残すポジションとなった。

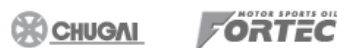
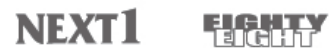
### 88号車 エンジニア牧野成伸 コメント

予選前の公式練習では手応えの有るタイムになりましたが、予選では私のミスでタイムが上げられず不本意なQ1落ちの15位になりました。

私の判断ミスにより、スポンサー始めオーナー・両ドライバーにご迷惑をお掛けしました事を誠に申し訳なく思います。ミスが無ければQ2進出は確実でグリッド位置も良いポジションからのスタート出来た事を思うと大変残念でした。

### 88号車 織戸学 コメント

今回はTESTからストレートの遅さに悩まされ、予選でも不安を残す展開でしたが、コーナーリングはかなり良くタイヤも順調に仕上がっていました。しかし思わぬミスも発生し、うまく予選を機能させる事ができませんでした。残念な結果ですが、気持ちを切り替え決勝に向けての作戦をチームと多くの時間をかけてミーティング。燃費の悪さやストレートスピードの分を何処で取り戻すか。決勝は最後まで諦めずに作戦とおりにいけば上位にいけると確信しています。





### 87号車 エンジニア市川吉正 コメント

午前中の公式練習から車両のセットアップがイマイチでした。予選に向けて大幅なセットアップ変更を試みましたが、思うような結果が出ず17位でQ1敗退をしてしまいました。

今回の富士のレースでは思うように車両のセットの進みが悪くドライバー含め悩みぬいてしまいました。このレースは通常と比べて走行距離が長いので、予選の順位に関わらず勝機があるので決勝を諦めずに行きたいと思います。

### 87号車 吉本大樹 コメント

朝のフリー走行でどうしても原因不明な不具合があり、何をセットしても良くならない状況が続き、その状態で予選を走っても結果は見えていたので思い切ったセットアップ変更を行いました。

しかし、状況は厳しくQ1敗退となってしまいました。

また、この予選に向けてタイヤ選択においてもエンジニアとのミスコミュニケーションがあり、誤ったタイヤ選択があったりしました。これはコミュニケーション不足によるものなので、今後に向けての課題 & 反省点となりました。

### 87号車 山内英輝 コメント

予選はQ2を担当予定でした。練習からマシンの調子が悪く、予選に大きくセットを変更して挑んだのですが、全く改善されずQ2に進めずQ1で終えてしまいました。

### 86号車 エンジニア平井成治 コメント

Q1は山西選手でアタックを行いました。予想よりタイヤ内圧の上昇が遅く、そのためマシンの前後バランスがあまり良くなく、若干オーバーステア気味で想定していたタイムに達することが出来ませんでした。まずは目標のQ2進出が出来たので気持ちを切り替え、Q2に向けてマシンの微調整を行いました。

Q2は細川選手の担当でしたが、事実上ドライのニュータイヤでのアタックが今シーズン初めての為、タイヤの一番おいしいところで使い切ることが出来ず、Q1からタイムアップはしたもののトータルでの順位は10番手となりました。

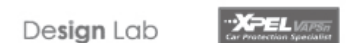
### 86号車 山西康司 コメント

初日フリー走行では流れが良く直ぐに2番手のタイムが出ました。3人目のドライバー坂本雄也選手も予定通りドライブ。

予選Q1では少し冷や冷やする展開に。途中までぎりぎりQ2に残るかという順位でした。Q2では路面が特に急激に良くなっていて順位は10番手。それでも富士のキャラクターを考えるとまずまずの結果だと思います。

### 86号車 細川慎弥 コメント

今回はQ2を担当しました。ほぼ初めてのニュータイヤでのアタックになったので攻めきれませんでした。それでもレースペースは悪くなさそうなので決勝は着実にポジションアップを狙っていきます。





## 決勝レース

日付：2013年4月29日(月)

天候：晴れ

決勝結果：88号車 12位、87号車 7位、86号車 3位

観客動員数：48,500人

## 86号車がFIA GT勢トップの3位表彰台獲得！87号車も二戦連続入賞に

決勝日も引き続き晴天に恵まれた富士スピードウェイ、昨日にもまして多くのファンが訪れました。500kmの長丁場となるレース、ドライバーはもちろんの事チーム全体の力がより必要とされます。

14時に110周ロングディスタンスのレースがスタート。予選日とは異なり3台とも順調に周回をこなす、第一スティントの段階で3台ともトップ10に入る快走を魅せた。

レース中盤～後半にかけても良いレースを続け、88号車はタイヤ無交換作戦を執行最終スティントでトップ3に躍り出る。残念ながら終盤に競合チームにもみられたコースデブリが原因と考えられるタイヤバーストに襲われる。それにより4位を走行していた86号車が1つ順位をあげFIA GT勢トップの3位に、87号車が2戦連続ポイントとなる7位でレースを終えた。

## 88号車 エンジニア牧野成伸 コメント

スタート担当ドライバーは青木選手。通常のレース距離より多い500kmのレース2回のドライバー交代を伴うPITインが義務となります。300クラスのトップを104Lapに設定。ドライバーには燃費重視のドライビングを作戰に丁寧我慢の運転をリクエストしました。

青木選手は確実に順位を上げ、ポジション6位になり36Lap一回目のPITイン、給油4輪タイヤ交換。織戸選手にドライバー交代して8位でコースに戻り燃費運転に徹底してもらい回りの状況の監視に注視しました。中盤からは86号車に続き4位で走行を続け、86号車のPITインで3位に上がる事に。

72Lapに二回目のPITインで給油、青木選手にドライバー交代、タイヤはそのままの作戰でロスタイムを減らしてコースに復帰、ポジション3のままで残り周回30Lapを目指しました。

青木選手にはタイヤ無交換の為、タイヤ性能が落ちる中、ライフを長引かせる運転をしてもらったが、91Lap目その前のLapから振動が発生していたフロント左のタイヤがストーレートでバースト、青木選手はコントロールを保ちPITイン、タイヤ交換をしてコースに復帰、ベストタイムを更新して追い上げ22号車をパス、12位でチェッカーを受けました。

表彰台が見えていただけに残念で仕方ありません。今回のレースで課題も見え、次戦セパンには課題を克服して表彰台を目指します。





### 88号車 織戸学 コメント

決勝は、作戦とおりにドンドン進み燃費走行しながらも順位をあげて行きました。タイヤも予定とおりに先ずは4本交換、そして僕のスティントはとにかく安定したラップタイムで燃費をセーブに徹しました。

タイヤも温存出来た為に最後のスティントはタイヤ無交換で青木選手へ、3番までであり表彰台も見えて来ましたが、残り10周位のところでタイヤバースト。原因はまだ分かりませんが、何か異物を踏んだ様です。その後もPITへ戻る事が出来て走行を続けましたが・・・しかし今回の富士はチームが一つになれた感覚があります。次回セパンは必ず優勝出来ると感じております。

応援ありがとうございました。

### 88号車 青木孝行 コメント

15番グリッドからスタート、レース展開は順調で前車をパスしていくことが出来ました。順位を上げるために燃費を少し気にしつつプッシュして5～6番手まで浮上、その後、織戸選手に交代。素晴らしい燃費走行で後半の燃料を貯金してくれました。

2回目のピットでタイヤ交換をしない作戦を取りピットで大きくマージンを稼いで3位に浮上、無交換タイヤだったのでペース的には苦しかったが3位死守はできと思っていた矢先・・・タイヤバーストしてしまいました。リスクは心得ていたので悔いはないです。

今回のレースでは得るものが多かったです。一番の収穫はトラブルに直面し、皆で話し合い、チームが1つになれた事です。この流れを次戦以降に繋げたいです！

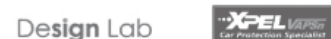
必ず勝つレースができると確信しています！

### 87号車 エンジニア市川吉正 コメント

朝のフリー走行では前日の予選で起きた車両のアンバランスは改善され決勝想定のがス満タンでもラップタイムは悪いものではなかったです。スタート担当ドライバーは吉本選手、レース前半は選択した前後のタイヤバランスが少々悪くラップタイムはまずまずの結果。

35ラップ目に二回目のピットインでガス満タン・タイヤ4本交換しドライバーは山内選手に交代しました。レースラップもコンスタントに上がり順位も暫定5位 70ラップ目に二回目のピットイン、吉本選手に交代しました。

ピットストップの時間を短縮するためにタイヤを左前後交換・ガス給油でピットアウト。走り始めの15ラップぐらいまではポジションキープ出来ましたが、後半タイムが伸びず順位を落とし7位フィニッシュとなりました。







### 87号車 吉本大樹 コメント

土曜日の段階で具体的な問題点を明確にすることができなかったので、エンジニアやメカニックが夜遅くまで究明の為に頑張ってくれました。そのおかげで、日曜日の朝の走行では全く違う車に乗っているかのようなフィーリングでした。しかしながら問題点が明確になった訳ではありませんでしたし、予選で誤った選択をしたタイヤでレースをスタートさせなければいけなかったのが、最初のスティントはタイヤとの戦いとなりました。久々に後方グリッドからスタートさせましたが、スタート直後はとても荒れていたため無傷でポジションを上げることができて良かったです。それでも序盤からタイヤが厳しくなり、ペースを維持することで精一杯でした。

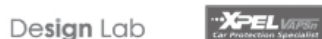
本来履くべきはずだったタイヤで走らせる事ができた第2スティントは山内選手が好走をしてくれて更にポジションを上げることができました。この時点で表彰台へは何かがない限り届かない事は明確でしたが、もしその何かがあったときにチャンスを掴める様、最終スティントは少々ギャンブルではありましたが、ピットストップの時間を短くして前との差を埋められる様に左側二本のみ交換を実行しました。結果的にこれは外れてしまい、バランスとの戦いになりポジションを落としてしまう形となりましたが、無駄なトライではなかったと思います。

個人的には何台にも抜かれ、我慢の走りでの苦しいレースでした。第2戦であった不具合が具体的にどこにあったのか未だ分からないままで不安もありますが、次戦のセパンに向けてはこれまでガヤルドではNGであったサスペンションセッティングが正式に認められたので色々試す事が出来たりポジティブな要素が加わってくるので、確実に向上する方向です。まだシーズン序盤ではありますが、ここでポイントを離されすぎるとシーズン終盤苦しい展開になってしまうので、セパンでは確実に上位を狙いたいと思います。応援ありがとうございました。

### 87号車 山内英輝コメント

スタートは吉本選手→山内→吉本選手。吉本選手スタートで、ドライバー交代時で8番手までポジションアップ。自分と交代し、作業にミスもなく9番手でコースに復帰しました。その後ポジションを一つずつ上げ4番手まで上がった所で吉本選手と交代。タイヤは左側2本交換で、ポジションを5位でコース復帰しました。ですが、練習からの不調が改善されず、またピット時間を短縮のために、タイヤ2本交換も響き速さが足りませんでした。でもその中で最後まで粘り7位でゴール。

予選17番手からスタートし、7番手まで順位を上げることが出来ました。ピット作業にもミスがなく、この不調の中でポイントを取れたことは良かったと思います。ですが、今回の不調の原因をしっかりと突き止める事が重要です。次のマレーシアまでに見直し、チーム3台で協力し合い、チームに貢献できるように頑張りますので、引き続きご声援よろしくお願い致します。





### 86号車 エンジニア平井成治 コメント

山西選手のスタートでレースを迎える。前日からの細かいセット変更でレースではマシンバランスは良好な物に仕上がりと、それを証明するかのようにスタートからわずか3周後に4番手にポジションを上げることができ、続く7週目には3番手に上がることに成功しました。

予定通り34周目にピットイン、ドライバーを細川選手に交代。給油時間等の関係で5番手まで落ちたが、細川選手も良いペースで走行を続け、全車ピットインが終了してレースが落ち着いた時には、3番手に回復しました。

2度目のピットインはレースを走りきれぬギリギリの給油量を入れられる68周目にピットインして山西選手に交代。タイヤ無交換の88号車に先に行かれてしまいましたがレース終盤で追いつくことが可能だったのでそのままのペースで走行させました。

結果、88号車のタイヤバーストのため3番手に上がりそのままチェッカー。

今回はマシンの状態も含め、比較的良好な流れでレースを行うことが出来、その流れを崩さなかったことが3位表彰台を得ることが出来た一番の理由だと思います。上位のハイブリッド二台には届くことは出来ないレースだったと思うので、GT3最上位は同じ3位でも価値の高い3位でした。この流れを崩さないように次回セパンでもレースを戦いたいと思います。

### 86号車 山西康司 コメント

フリー走行では30周以上走り込んだタイヤで黙々とセットアップ。決勝は燃費走行が絶対大事になります。

決勝ではスタートを担当しました。オープニングラップから少しずつ順位を上げて、暫く3位を走行しました。最初は様子見の状態でしたが2位に上がる事が出来ました。細川選手に替わってからも一度抜かれた88号車をペースを上げて抜き返して前の脱落もあり3位となりピットイン。

再度僕にドライバーチェンジして4輪を交換。88号車は無交換作戦で20秒ほど前を走っていたがシフトダウンのトラブルでそのままゴールと思われましたが運悪くバーストして、僕は3位となりました。

少し控えめペースで、距離を見ながらゴール。ハイブリッドのペースはFIA勢より1秒くらい速かったから考えられる限りではベストグリッドでした。当時の生徒である2人とSRS-F卒業生3人で表彰台に乗ったのも、やはり嬉しいですね。

### 86号車 細川慎弥 コメント

山西選手がかなりペース良く順位を上げてくれたので自分は落ち着いていこうと意識して走りました。ピットで順位が落ちてしまったけど落ち着いてレースを進めることが出来ました。

結果的に88号車の不運で表彰台になったので複雑な部分もありますが、まずは結果に結びついた事は良かったと思います。岡山ではチームに迷惑をかけた部分があったので今回の結果は本当に嬉しかったです。

### 86号車 坂本雄也 コメント

決勝では戦略上自分がステアリングを握って戦う事ができませんでしたが、個人的な意見としては素晴らしいチームの中で数多くの事を学ばせてもらい、本当に良い経験をさせて頂きました。

今回、JLOCチームの一員として初めてレースに参戦させて頂きましたが、戦い方やレース運び、その時その時何をやる事が重要かを瞬時に判断し、決して妥協を許さず目標に向かって、チーム全員で勝ち取りに行く姿にJLOCチームの強い底力を感じました。改めてこのプロフェッショナルなチームの一員になれた事を感謝しています。鈴鹿1000kmでもまた戦うチャンスを掴む事ができれば、第三ドライバーとしてしっかり役目を果たして、今回よりも高い位置で戻ってきたいと思っています。

応援して頂きましたファンの皆様、スポンサー様本当にありがとうございました！







PHOTOS

