



## **Blancpain GT World Challenge Asia 2019**

Rd.5&6 SUZUKA International Circuit / JAPAN

21-23.Jun.2019

Photo by HubAuto Corsa

## 【HubAuto Corsa チーム体制】

チーム : HubAuto Corsa

マシン : Ferrari 488 GT3

カー No. : 27

クラス : GT3 Silver

チーム代表 : モーリス・チェン (Morris Chen)

Aドライバー : 坂本 祐也 (Yuya Sakamoto)

Bドライバー : アンドレ・ハイムガートナー (Andre Heimgartner)



## Qualifying Rd.5 / 6th (2:03.775 Y.Sakamoto) Rd.6 / 7th (2:01.977 A.Heimgartner)

今回の鈴鹿ラウンドは木曜に Paid Practice という特別有料走行が午前 3 時間、午後 2 時間の計 5 時間の走行枠が設けられました。日本ラウンドは私にとってホームコースとなりますので、鈴鹿が初めてとなる相方アンドレにたくさん走ってもらい、超テクニカルサーキットといわれる鈴鹿サーキットの攻略に時間をかけてもらいました。アンドレは難しいと言いつつも、徐々にタイムを縮め、金曜のフリー走行ではトップ 3 に入る速さをみせ、鈴鹿攻略に自信を見せていました。フリー走行までの 4 セッションは、常にトップ 5 圏内に入れるところに着けていたので、ドライビング、そしてマシンセットアップ共に順調に進める事が出来ました。土曜の予選は、Rd.5 を坂本が、Rd.6 をアンドレがそれぞれアタックを担当しました。Rd.5 はセクター 1 を全体のベストタイムでアタックしていた矢先にレッドフラッグになってしまいます。タイヤのグリップが一番良かったラップをふいにしてしまい、計 2 度のレッドフラッグに完全にタイミングを失い、満足なアタックが出来ず 6 番手に終わります。Rd.6 はアタック後半に前車に詰まってしまいましたが、アンドレ自身のベストタイムを更新し、7 番手の位置に着けます。不運もありましたが、3 列目、4 列目からのスタートを確保出来たので、決勝に向けては決して悪くないポジションからレースを戦う事になります。



## RACE Rd.5 / 4th (Silver Class 3rd)

土曜、第5戦決勝は予選をアタックした坂本がスタートドライバー。翌日曜は天気予報を信じて雨と予想し、週末に使えるNewタイヤの残り2セット（計4セットで他2セットは各予選で使用）をこのRd.5に投入する作戦に出ます。Newタイヤを使うことで、アベレージタイムを上げられ、上位進出が可能だからです。時より曇りがかり、少し蒸し暑い6月の気候らしい天候の下、スタートが切られます。グリーンシグナルが点いたと同時に好スタートを切る事ができたので、1コーナーをアウト側から被せて飛び込みます。イン側にいた5番手のマシンを抜きかけたのですが、2コーナーで前車に少し詰まった形となりポジションキープのまま、レースを進めて行きます。こちらはNewタイヤを履いてプッシュし、早めに順位を上げる作戦を取っていたのですが、前車に要所要所ブロックをされ、行く手を阻まれてしまい、思うようなペースで走る事ができません。それでも何とか一つ順位を上げ、5位でアンドレにバトンを繋ぎます。アンドレもNewタイヤを履き、序盤はフルプッシュしますが、今回は前回のタイ戦で2位になったことから、ピットストップ・サクセス・ペナルティー10秒のハンディを消化しなければならず、前とのギャップを中々詰める事が出来ません。そんな中でもしぶとく順位を上げ、最後は4位でチェッカーを受けました。

レース序盤、前車に抑えられてしまいNewタイヤを生かしたハイペースでラップを重ねる事が出来ず、チームの作戦を実行出来ずに、不完全燃焼なレースとなってしまいました。しかしながら、ピットストップ・サクセス・ペナルティー10秒のハンディを消化しながらも4位でゴール出来た事は、Rd.6にもノーハンディで挑め、かつポイントも取れたので、現状では最良の結果だったのではないかと思います。



## RACE Rd.6 /4th (Silver Class 2nd)

天気予報は残念ながら見事に外れてしまい雨は降らず、ドライコンディションでのスタートとなります。前日に New タイヤを投入するため、スタートは予選で使ったタイヤを使用。日曜、第 6 戦決勝はアンドレがスタートドライバー。スタート直後の 1 コーナーで、アンドレの前の数台が絡みコースオフ。その混乱に乗じてアンドレはオープニングラップで 4 位にポジションアップ。ポジションキープのまま、スタートから約 30 分弱が経過したところでピットイン。ドライバーを坂本に交代し、タイヤは自身が予選で履いたタイヤに換えて、再びコースに復帰します。アウトラップからプッシュし、2 周目にはピットアウトしてきたライバル勢のタイヤが温まり切る前にオーバーテイク。この時点で 3 位に上がります。ここから追い上げを図ろうとした矢先、セーフティーカー（SC）が導入されます。しかし、この SC が入ったおかげでトップと 26 秒あった差が、一気に縮まります。2 周に渡り SC 先導ラップとなり、レース再開。2 位のマシンとの間には周回遅れのマシンが 2 台いましたが、リスタートから 1 コーナーにかけてうまくオーバーテイクすることが出来、2 位のマシンを追いかけます。しかし、再び SC が導入されます。今度は 3 周に渡り SC 先導ラップとなり、レース再開。ダンロップコーナーで 2 位に上がりトップを行くマシンを猛プッシュします。残り 2 周となった 130R で一気に差を詰め、続くシケインでアウトに並びかけますがレイトブレーキングで止まり切れず、シケインをショートカット。コースには復帰しますが 4 位にポジションを落としてしまいました。そしてファイナルラップ。順位を挽回出来ずそのままのポジションでチェッカーとなりました。トップ争いをした結果での 4 位は非常に悔しいですが、オーバーテイクを仕掛けた事に悔いはありません。次戦は日本ラウンドが続き、富士スピードウェイ。今回取り逃がした優勝を必ず勝ち取りたいと思います。引き続き、HubAuto Corsa 坂本祐也のご支援、ご指導のほどをよろしくお願いいたします。

