



Blancpain GT World Challenge Asia 2019

Rd.1&2 Sepang International Circuit / MALAYSIA

5-7.April.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 : デビット・ラッセル (David Russell)



Qualifying Rd.1 / 6th (2:05.479 Y.Sakamoto) Rd.2 / 13th (2:04.994 D.Russell)

木曜の専有走行から走行を開始し、デビットの初の Ferrari 488GT3 ドライブに伴い、少しでも早く慣れるためにもデビットの走行時間を多めに取り、セットアップを進めていきます。金曜の2本のフリープラクティスでは New タイヤを使わず温存し、決勝に向けて照準を合わせました。迎えた土曜は第1レースの予選を坂本、第2レースの予選をデビットがアタックを担当しました。GT3マシンが24台もひしめき合う予選は、自分のアタックラップ1周目はセクター3でのイエローフラッグもあり、完全なアタックが出来ず。1周クールダウンラップを挟み再度アタックをかけましたが、すでにタイヤの熱垂れも始まっており、セクター1、セクター2でわずかにタイムを落とし、セクター3のみ更新。結果アタック2周目のタイムがベストタイムとなり6位となりました。セクターベストを繋げられればもう少し上のグリッドが獲得できたので、イエローフラッグのタイミングが悔やまれます。デビットも思うようなアタックをすることが出来ず結果は13位となりました。ラバーグリップも上がり、第1レース予選よりもタイムは上がってはいたのですが、全車タイムを上げてきているので、さらにマシンのセットアップを変更して決勝に臨みました。



RACE Rd.1 / 3rd (Silver Class 2nd)

土曜、第1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。スターティンググリッドではポツポツと雨粒が落ち始める中、全車スリックタイヤでフォーメーションラップを開始。国内のスーパーGTやスーパー耐久とはローリングスタートの方法が若干異なり、このブランパンGTワールドチャレンジアジアでは、ホームストレート上、レッドライトが消灯しグリーンランプが点灯した時点で、スタートラインを超える前でもレーススタートとなります。よってスタート直後はスリーワイド、フォーワイドは当たり前の上、ポジション取りで非常にエキサイティングな状況になります。自分のスタートの反応は良く、前車にアウト側から並びかけながら1コーナーに進入しましたが、続く2コーナーで後方から強引にインを刺され、接触を回避するためにいったん引き、8位までポジションを落としてしまいます。そのままのポジションでしばらくは周回を重ねますが、所々で雨足が強くなり、部分的にウェット路面となり、コースアウトやスピンするマシンが続出。計3回のセーフティーカー(SC)ランに加え、この状況下にたまたまウェットタイヤに交換するマシンもあり、徐々にポジションアップ。ちょい濡れスリックタイヤでのマシンフィーリングはとてよくトップ集団との差を縮め、数台のマシンをオーバーテイク出来、気がつけば4位までポジションを上げていました。3回目のSCラン中にピットウインドウ時間がオープンとなり(レーススタートから25分~35分までの10分間にドライバー交代をする義務がある)そのタイミングでピットイン。坂本からデビットに代わり、タイヤも温存していたNewタイヤに交換してコース復帰。ほぼ全車が一斉にピットに駆け込んだため、ピットロードは大混乱。我々のピットは一番手前にあったのでその混乱に飲み込まれることなく復帰したため、2番手まで順位を上げることに成功。デビットはSCが解除になりリスタートがきられてからは、Newタイヤの強みを生かしプッシュし続けます。トップとの差は8秒以上、後方3番手との差も8秒以上あり、出来ればトップを追い詰めたところでしたが、3番手のマシンが1周1~2秒近く速いラップでどんどん差を縮め、残り8周でパスされてしまい3位へ。そのマシンはさらにトップをも追い詰め、残り3周で逆転しそのまま優勝。HubAuto CorsaのFerrari 488GT3も3位の順位を守り切り、開幕戦を表彰台で終える事ができました。ウェットでのパフォーマンスの良さは発揮できましたが、ドライ路面でのパフォーマンス向上を狙って第2戦に向けてさらにセットアップを改善させます。



RACE Rd.2 /6th (Silver Class 5th)

日曜、第2戦決勝は予選をアタックしたデビットがスタートドライバーを担当。前日とは打って変わっての晴天。気温、路面温度も上昇し、マシンやドライバーだけでなく、ピットクルーにも過酷なレースとなりました。スタートはポジションをキープし、13番手のままレースを進めます。デビットから、「ペースはこっちが速いのに前車を抜く事が出来ない」と無線が入り、前を行くマシンに行く手を阻まれてしまいます。その状態がしばらく続きましたが、SCラン開けすぐにピットに入り、ドライバー、タイヤを交換しレースに復帰します。早めにピット作業をすることで、コース上クリアなところでプッシュして走ることに、前車がピット作業からコースへ復帰したころでは前に出られるという、いわゆるアンダーカットを狙った作戦でした。ただ、第1戦での3位へのピットストップタイムハンディキャップ5秒を消化しなければならず、(優勝=15秒、2位=10秒、3位=5秒の次戦へのタイムハンディキャップ制がある)逆に後方にいたマシンに、僅かの差で前に出られてしまうことに。ライバルのマシンのタイヤが温まる前にプッシュし、オーバーテイクを幾度か試みましたが、こちらが引かなければ接触してしまうようなブロックを何度もしてきたため、抜くにはいならず。じっくり相手を揺さぶりながら、タイヤが垂れるのを待ちます。レースも終盤、前車のタイヤが垂れてきたのを見逃さずプレッシャーをかけ続け、高速コーナーでオーバーランした際にオーバーテイク。ここで6番手にポジションアップ。更に前のマシンを追いますが、ブロックされ続けた代償に、5番手とのギャップを広げられ、8秒差を詰められず6位でチェッカーとなりました。第1戦でのマシンのフィーリングを改善すべく、セットアップを変更して臨んだ第2戦でしたが、各ステントでの後半のアンダーステアが強すぎてなかなかペースを上げられなかった事が反省材料として次戦への課題となりました。

開幕ラウンドで、3位表彰台&6位入賞という結果は、シーズンを通してみると幸先のよいスタートを切ることが出来たと思います。週末を振り返ると、予選での新型ポルシェ911GT3R勢のトップ3独占の圧倒的速さ、そして決勝での天候に左右されない安定した速さを持つメルセデスAMG GT3勢の強さなど、非常にレベルの高いシリーズになっています。そこに、ハイパフォーマンスを発揮出来るよう、Ferrari 488GT3の潜在能力をさらに引き出して、トップ争いに加わりたいと思います。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。

