

LMcorsa

60  **H.YOSHIMOTO**
 **R.MIYATA**

2019 SUPER GT Round 6, AUTOPOLIS GT 300km RACE

9月8日 | 天候：晴/雨 | コース：オートポリス | 路面:ドライ/ウェット(路温:31.1度)

Final Day Summary

ピットストップのタイミングやタイヤ選択など
すべての戦略が合致し、終盤のドラマチックな逆転劇によって
吉本選手のSUPER GT参戦100戦記念レースで優勝を果たす

Final Day

年間8戦で競われている2019年のSUPER GTシリーズは残すところ3戦で、9月8日(日)に第6戦「AUTOPOLIS GT 300km RACE」の決勝レースが実施された。

前日に行なわれた予選では、宮田莉朋選手がGT300クラスの29台中6番手のタイムを記録して予選Q1を突破。予選Q2を担当した吉本大樹選手は、まとめられなかったと言うが12位を獲得するため、300kmの決勝レースは12番グリッドからのスタートとなった。



決勝レース日の8日は、サポートレースのFIA-F4選手権が開催された9時の時点で気温25℃、湿度も少なくからっと晴れた天候となった。しかし、SUPER GTの決勝レース時には天候が崩れるという予報があり、チームは万全の準備を行なって挑んだ。

決勝レース前の最終確認となるウォームアップ走行は、予定通りの12時55分から20分間に亘って実施。SYNTIUM LMcorsa RC F GT3にはまず宮田選手が乗り込み6周し、続けて吉本選手が3周を走行。決勝レースに向けたマシンのセットアップをチェックした。

300kmの決勝レースは14時30分から始まったパレードラップでスタート。第1スティントは宮田選手が担当し、SYNTIUM LMcorsa RC F GT3のステアリングを握った。オープニングラップは順位を守って12番手でコントロールラインを通過するが、翌周にはストレートスピードに勝るGT-Rにパスされて13番手に後退。

Final Day

すると GT500 のマシンがクラッシュしたために一回目のセーフティカーが導入される。レースは 6 周目にリスタートし、先行していた 1 台がトラブルのために後退し、12 番手でレースを展開する。12 周目には前を塞いでいたアウディ R8 LMS をパスすると、ペースを上げてトップ 10 争いに食い込む。15 周を過ぎるとコースの東側で雨が降り出し、上位陣のペースが落ち込む。この難しい



コンディションでも宮田選手は冷静に周回を続けて、23 周目には 10 番手に浮上するとともに 5 番手争いの集団に追いつく。25 周を過ぎると先行車がピットストップを行ない始め、30 周目には 7 番手まで順位を上げる。コースの一部で雨が降っている状況は変わらず、滑りやすい状況の中で 32 周目には GT300 クラスの 2 台がコース脇にマシンを止める。すると、コースの一部でイエローフラッグが振られ、セーフティカーが入る可能性がでる。そのため、上位マシンを含めた 5 台ほどがこのタ

イミングでピットストップを実施。LMcorsa は宮田選手にコースに留まる判断を伝え、レースのリスタートを待つ。38 周目に再開するとさらに先行車がピットとに戻り、2 番手まで順位を上げた 40 周目に宮田選手をピットに呼び戻した。

同時にピットストップを行なったライバル勢はレインタイヤを選択する中で、LMcorsa は飯田章監督を中心としてタイヤ選択に苦慮する。結果として残りの周回数や雨雲レーダーなどの状況をもとにスリックタイヤを選んで、SYNTIUM LMcorsa RC F GT3 をコースに送り出した。吉本選手がピットアウトすると、すぐに 3 回目のセーフティカーが導入される。雲の切れ間から光が射

し込むものの、依然としてコースの一部は濡れていて、この状況だとレインタイヤの方が有利だった。セーフティカー先導によって隊列が整うと、47 周目にレースはリスタート。9 番手から上位を狙うが、スリックタイヤを履いた SYNTIUM LMcorsa RC F GT3 はペースが上がらず、50 周目にはポイント圏外の 11 番手まで順位を落としてしまう。しかし、急激にコースコンディションは回復していき、吉本選手は先行するライバル勢を 1 周で 5 秒以上も上回るペースで猛追する。トップとの差は 50 周目の

時点で約 50 秒だったが、54 周目にはトップ 10 に入りギャップも 40 秒を切る。翌周には 2 台をパスして、さらに 57 周目にも 2 台を抜く。



この時点でのトップとのタイム差は18秒で、順位は6番手。先行するマシンのラップタイムを考えるとトップも見える状況となった。

そして60周目には首位を奪取し、62周目に後続に12秒のギャップを築いた状態でトップチェッカーを受けた。

2人のドライバーがミスなく走り、チームの的確な判断とピットワークによって優勝をたぐり寄せたLMcorsa。今シーズンは使用するタイヤを変更したこともあって、上手く歯車が組み合わさらないこともあった。しかし、6戦目ですべて優勝を果たし、吉本選手のSUPER GT100戦目の記念レースで有終の美を飾るとともに、宮田選手にSUPER GT初勝利をもたらした。



Team Comment



Director :飯田 章

ドライバーもチームもミスなくレースを展開したことが最高な結果に繋がりました。ピットに入るタイミングは前半や中盤にもありましたが40周目まで引っ張り、タイヤはスリックを選びました。勝つためにはこの手段しかなく、ギャンプルに見えますが信念を持って戦略を立てました。難しいコンディションをスリックで耐えたドライバーは大いに評価できます。ドライバー時代から苦労することが多かったのですが、変わらぬサポートを続けてくれた大阪トヨタグループに感謝します。今回の優勝は、すべての関係者のサポートのお陰だと思っています。



Driver :吉本 大樹

決勝レースは雨がらみになることが予想されていましたが、どのタイミングで降るか判断が付かなかったので宮田選手のファーストスティントを伸ばしました。40周目のピットインの前はコース上が濡れていたのにレインタイヤの方が良いと感じていましたが、スリックで上位を目指そうという飯田監督などの判断を受けて、スリックを選択しました。乗り始めたときはグリップが乏しく厳しかったですが、その中でもタイヤのインフォメーションがあり、乾いていけば勝負ができると感じました。最後は周回ごとにトップと差が縮まり、最終的には12秒差で優勝できました。ドライのレースだと優勝は難しかったかもしれませんが、今戦のようにチャンスがくれば掴み取る準備をチーム全員が整えていました。苦しいシーズンを送ってきましたが、誰も諦めなかったことが勝利に繋がったと感じています。



Driver :宮田 莉朋

第1スティントを担当して、最初は前を塞がれていたのにペースが上がりましたが、スペースが空くとトップ10内の争いに加われました。オートポリスはF3やスーパー耐久などで沢山走ってきたので、ウエットコンディションでもどの程度のグリップが得られるか分かっていました。なので、ピットのタイミングやタイヤ選択の材料になればと、コース状況などを細かく報告していました。ピットインの判断やタイヤ選択など、すべてが噛み合ったことで優勝できたと感じています。吉本選手のスティントは手に汗握る展開でしたが、最後の数周で勝利の確信を得ました。結果を残せてホッとしたとともに、SUPER GTの面白さや難しさを体感したレースでした。