

D1 HOKKAIDO DRIFT

2019 GRAN TURISMO D1 GRAND PRIX SERIES

Round 3 & 4 Tokachi Speedway

2019.7.27(Sat)-28(Sun)

PREVIEW 見どころ



齋藤太吾と川畑真人の新型スーパーは、どちらも2JZエンジンを搭載。足まわりセッティングなど戦闘力を高めている。また、開幕戦で活躍した日比野のニューマンS14や、上野のレクサスRCなど昨年とはちがったマシンも多数出場している。地元の畑中は乗り慣れたマークIIで迎え撃つ。

北海道で2年目の開催となるD1GPシリーズ戦。今年ではデュアルファイナルつまり、土曜日に第3戦、日曜日に第4戦が開催される。

開幕から2連勝を飾った横井昌志がそのままの勢いでシリーズチャンピオンに大手をかけるのか？ はたまた齋藤太吾や川畑真人のGRスーパーや上野高広のRCなど、北海道初上陸のニューマシン勢が活躍を見せるのか？ この2連戦の結果がシリーズ後半戦への流れを決定づけるのはまちがいない。

審査区間は十勝スピードウェイのコースを逆走で使用。6コーナーから5コーナーに向けて加速し、車速170~180km/hから一気に振り出すハイスピード進入が最大の見どころだ。また、振り返したあとは車速と角度を維持しつつ指定ゾーンを通過しなければならず、見た目以上に難易度の高いレイアウトとなっている。

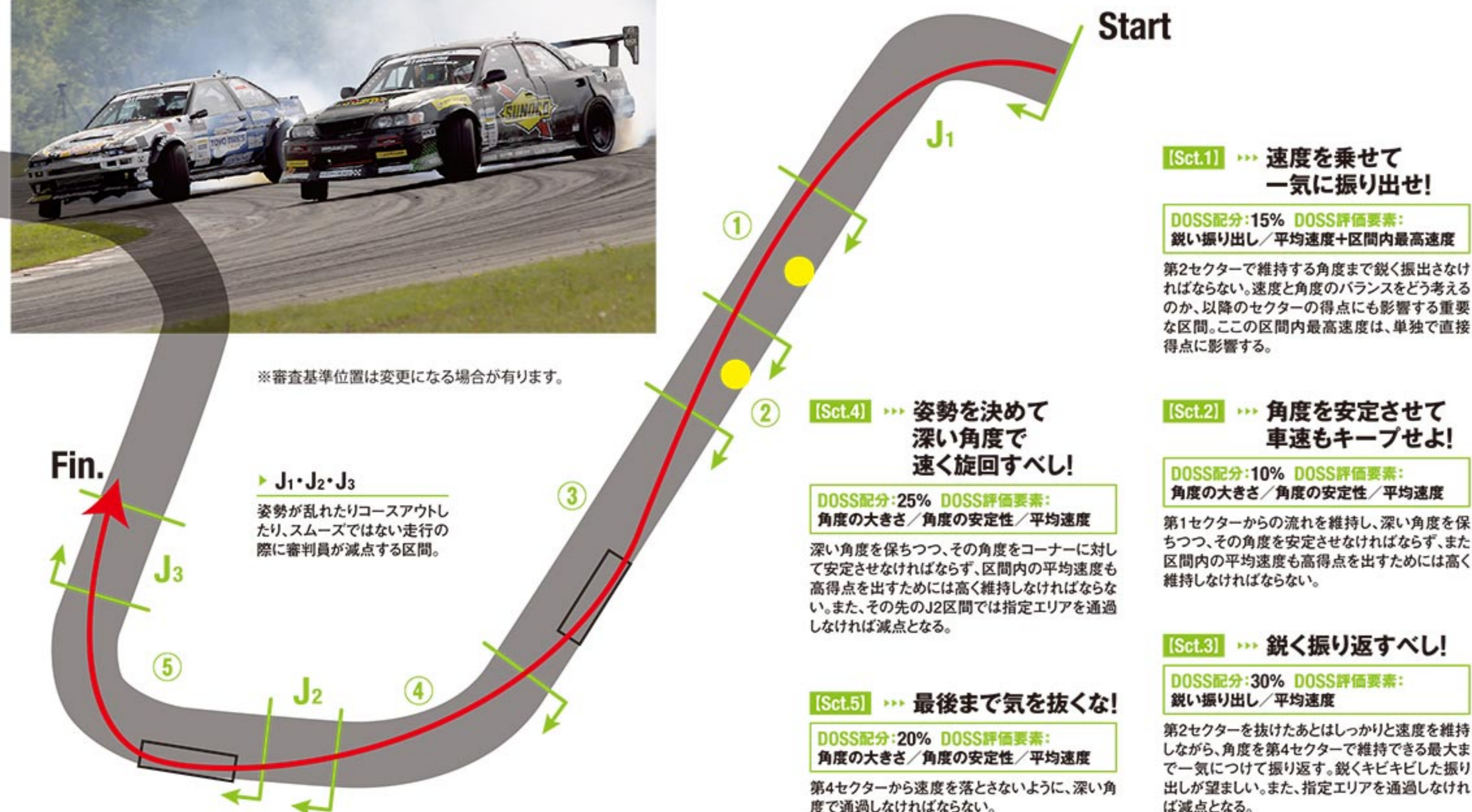
また、通常のレースでは入れないサービсроードまで入ることができ、かなり近い位置から観戦したり写真を撮ったりできるのも魅力だ。

2台のGRスーパーやレクサスRCなど
ニューマシンが北海道初上陸!!

COURSE DESCRIPTION コース解説



ハイスピードからの振り出しに注目!



JUDGE POINT 審判基準

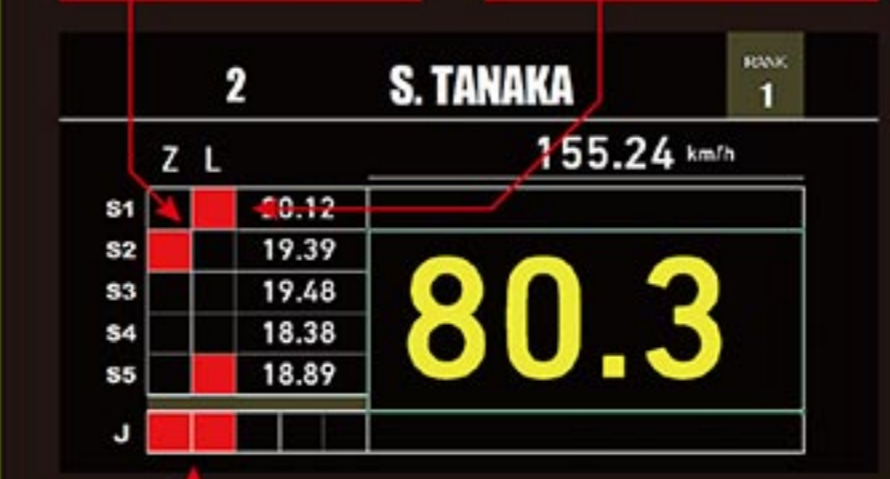
D1GP観戦をさらに楽しむためのレギュレーション&審判ポイント解説

DOSS得点表示の見方

単走得点表示

左側の白文字が各セクターのDOSS得点で、さまざまな減点が反映された合計得点が黄色い文字で大きく表示される。

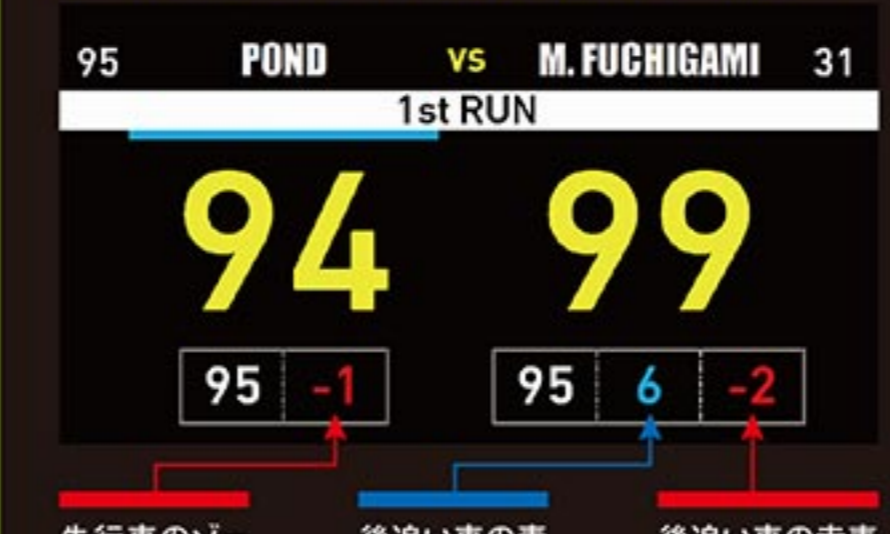
Zは「ZONE」で、赤はZONE不通過、つまり第2セクターのZONE不通過で減点を取られているという表示。
Lは「LINE」で、コースアウト減点を意味する。この表示の場合、1セクターと5セクターでコースアウトしたという判定だ。



Jは「JUDGE」の意味で、審判員がドリフト裏切りやアンダーなどを判定して減点する。1つ5点なので、この場合10点減点。

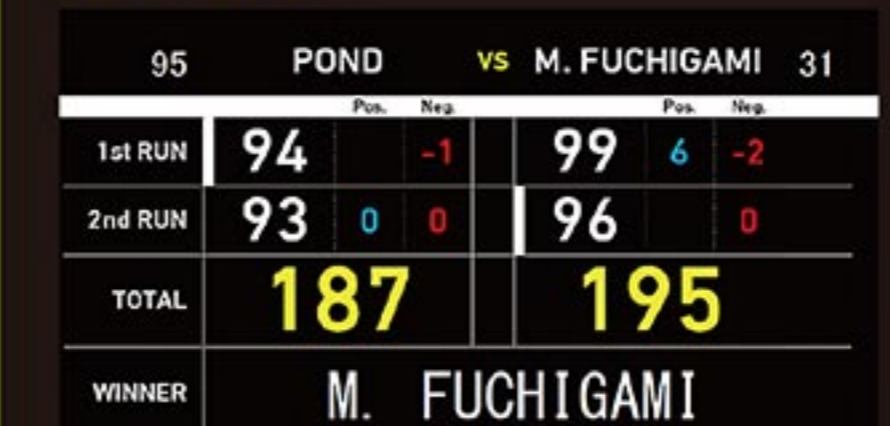
追走得点表示①

DOSSの計測結果で示された基礎点(下段の白文字)に、加減点をおこなった数字が上段に黄色い文字で大きく表示される。



追走得点表示②

2本走行後の合計点はこうに表示される。まず黄色い合計点を見てから「どうしてそうなったのか?」を各要素でチェックするとうかりやすい。



指定ゾーン



コース上に数カ所の「通過ゾーン」を設け、不通過の場合は1~3点の減点となる「ライン指定」が追加された。

従来はセクターごとに指定された速度や角度などの条件さえクリアしていれば、コース上のどんなラインを走行してもOKだった。

しかし、今年はコーナーのアウト側などに指定ゾーンを設けることで「理想的な走行ライン」も指定しているというわけ。

ちなみに判定はラインズマンが行い、タイヤ1本でも指定ゾーンを通過していればOK。

減点は単走および追走の前走車、そして追走の後追い車が「ノーグッドチャレンジ(先行者に接近できていない状態)」の場合に適用される。このほか、コース外走行についても従来と変わらず2輪まで2点、3~4輪は5点減点対象となる(追走後追い車は2輪まで適用外)。

追走DOSS審判



ドリフト走行時の速度の高さ、角度の大きさや安定度などを数値化する「D1オリジナルスコアリングシステム」(通称:DOSS=ドス)。

これまでも単走審判ではDOSSを使用していたが、追走審判においては「先行のDOSS得点に対して後追いのアドバンテージがどのくらいあるのか?」を、審判員が判定してポイントをつけていた。

今年「追走審判にもDOSSを導入」したことが、審判方法においてもっと大きく変化したポイントだ。「後追い車が角度をつけたまま距離を詰めていくとポイントがつく」という審判基準に変わりはない。ただし、DOSSは2台の車両間の距離を評価することができないため、接近したかどうかは審判員が目視でジャッジする方式を採用している。

後追い車の接近距離に応じてセクターごとにポイントを付与(コースにより最大6~12点)することで「後追い車が角度のないまま単純に接近すると接近ポイントは与えられるが、DOSS点が高いので勝てない」「DOSS得点を狙って相手から離れて自分のドリフトをしても、接近加点が取れないので勝てない」となる仕組みだ。ちなみに後追い車両が先行車から離れすぎた場合は「追走努力不足(ノーグッドチャレンジ)」と判断され2点の減点となる。

タイヤ本数とサイズ



2019年度ルールでは単走2本をタイヤ1セットで走行、追走トーナメントでは2セット+単走使用分の合計3セットが使用可能だ。タイヤにマーキングをして使用タイヤ本数を管理している。単走でタイヤを温存できるか? どのタイミングで新品を投入するか? という戦略がカギとなる。また、車両重量によって1275kg未満は265サイズ、1275kgを超える車両は285サイズの使用が認められ、フロントガラスに貼られたステッカーで判別できる。

決勝後は車両保管



今年のルールでは車重によるタイヤ幅の制限などがあるので、不正を防ぐために車両保管(バルクフェルム)が行われる。上位入賞車両は競技が終わるとドライバーやメカニックも車両に触れることができず、車重計測結果によっては競技結果が変わることもある。

グリッド整理

今年はベスト16進出車両によるスタート前グリッドウォークを実施している。コースイン時間に間に合わない車両はペナルティとなり、追走時にポイントが減点されてしまう。

スタート地点

スタート地点にはクランクが設けられ、スタートダッシュ競争の必要がなくなった。これは車両およびタイヤへの負荷や、先行車の優位性を公平化するための措置だ。

塚本Dの応援ガイド

選手がコースインする際には、みんなでタオルを回してエールを送りましょう! それから、追走時にはミニゲーム『キャップジャッフル』で景品をゲットできるチャンスもあるのでお楽しみに!

