2019 GRAN TURISMO D1 GRAND PRIX SERIES

D1 AUTOPOLIS DRIFT

Round 7 AUTOPOLIS

2019.11.2(Sat)-3(Sun)

D1 GRAND PRIX INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

逃げる横井を追う松井、小橋、藤野 シリーズ王者の栄冠は誰の手に!?

PREVIEW | 見どころ

2019年単走ランキングも大接戦。現在ランキングトップの北岡(65pt)を筆頭に、シリーズ争いをしている4選手、日比野(57pt)、畑中(50pt)、川畑(49pt)、末永(46pt)、田中(45pt)までが、単走チャンピオンの可能性を秘めているのだ。

注目はなんといっても横井(97ps)を筆頭に、松井(90pt)、小橋(82pt)、藤野(78pt)の4人に可能性が残されたシリーズチャンピオン争い。単走と追走の両方で優勝すると29pt獲得できる。死闘を制して栄冠を手にするのは誰!?

EBISU DRIFT開催前までは36ポイントもの差があり「このまま2年連続シリーズ優勝が決まってしまうのでは?」と思われていた横井選手。しかし結果は、クラッシュからの単走敗退でまさかの2戦連続ノーポイント。

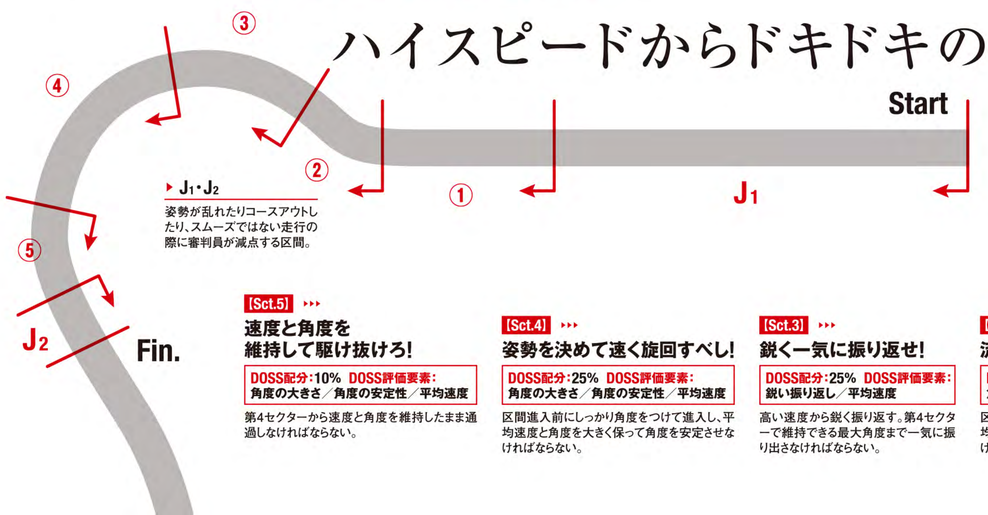
着実にポイントを積み重ねた松井選手や、EBISU DRIFTで2連勝した小橋選手らに大きく差を詰められ、ここ最終戦オートポリスにまでシリーズチャンピオン争いが持ち越されることとなった。また、単走チャンピオン争いも北岡選手を筆頭に上位4名が60ポイント台という僅差の争いとなっている。

オートポリスは長いストレートでじゅうぶん加速し、ハイスピードから一気に振り出し、そのあとすぐに振り返しが入り、最後はアクセル全開で立ち上がっていくというシリーズでも屈指の飛び込み速度と白煙モックモクな豪快な走りが特徴。

昨年よりストレート区間が延びたため、最高速は150km/hを超えるマシンも出てくるはず。逆に、ワンミスが命取りとなるコースでもあるため、1本ずつの走りから目が離せない!

COURSE DESCRIPTION | コース解説

ハイスピードからドキドキの振り出し!



[Sct.1] 速度を乗せて一気に振り出せ!

DOSS配分:30% DOSS評価要素:鋭い振り出し/平均速度

高い速度から鋭く振り出す。第2セクターで維持できる最大角度まで一気に振り増さなければならない。また、指定ゾーンを通過しなければ減点となる。

[Sct.2] 流れを維持して繋げろ!

DOSS配分:10% DOSS評価要素:角度の大きさ/角度の安定性/平均速度

区間進入前にしっかり角度をつけて進入し、平均速度と角度を大きく保って角度を安定させなければならない。

[Sct.3] 鋭く一気に振り返せ!

DOSS配分:25% DOSS評価要素:鋭い振り返し/平均速度

高い速度から鋭く振り返す。第4セクターで維持できる最大角度まで一気に振り出さなければならない。

[Sct.4] 姿勢を決めて速く旋回すべし!

DOSS配分:25% DOSS評価要素:角度の大きさ/角度の安定性/平均速度

区間進入前にしっかり角度をつけて進入し、平均速度と角度を大きく保って角度を安定させなければならない。

[Sct.5] 速度と角度を維持して駆け抜けろ!

DOSS配分:10% DOSS評価要素:角度の大きさ/角度の安定性/平均速度

第4セクターから速度と角度を維持したまま通過しなければならない。

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

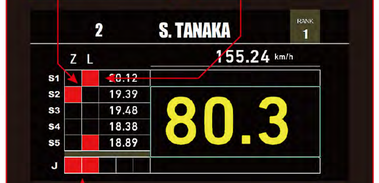
DOSS得点表示の見方

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。

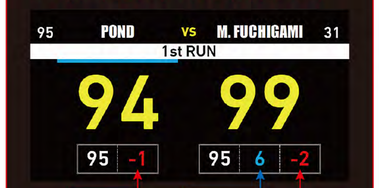
Lは「LINE」で、コースアウト減点を意味する。この表示の場合、1セクター&5セクターでコースアウトしたという判定だ。



Jは「JUDGE」の意味で、審査員がドリフト戻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文字で大きく表示される。



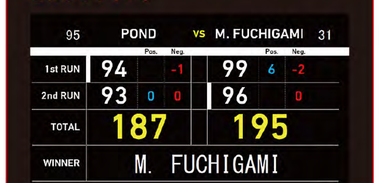
先行車のゾーン不通過やコースアウト、ドリフト失敗による減点。

後追い車の青表示は接近加点。1セクターにつき最大で3点まで加算される。

後追い車の赤表示は、ゾーン不通過やコースアウト、ドリフト失敗による減点。

追走得点表示②

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



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)。

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+単走使用ぶんの合計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? といった戦略がカギとなる。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。

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。

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(パルクフェルメ)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。

グリッド整列

今年はベスト16進出車両によるスタート前グリッド整列を実施している。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。

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。

今年は『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も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点が低いので勝てない』『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されすぎた場合は『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。

塚本Dの応援ガイド

選手がコースインする際などには、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『キャップシャッフル』で景品をゲットできるチャンスもあるのでお楽しみに♪