2019 GRAN TURISMO D1 GRAND PRIX SERIES

EBISU DRIFT

Round 5 & 6 EBISU CIRCUIT

2019.8.24(Sat)-25(Sun)

2年連続シリーズ王者に向けて独走中 横井を止めるのは誰だ!?

PREVIEW | 見どころ

70 横井 昌志
MASASHI YOKOI
D-MAX RACING TEAM
D-MAX S15 SILVIA

HOKKAIDO DRIFTでおこなわれたシリーズ第3戦と第4戦で2連勝を決め一気にランキング2位にまで浮上した松井の勢いは期待大。エビスジャンピングドリフトの元祖でもあり、GRスープラキラー*の名を定着させつつある日比野の活躍にも期待。

4ドア勢のトップは北海道で単走優勝を果たした北岡。昨年のエビス戦王者である小橋や、ニューマシンレクサスRCを投入した上野なども気になる存在。

最終戦を目前に控えた2連戦となるEBISU DRIFTでは、チャンピオン争いが最大の見どころとなるだろう。開幕戦から2連勝を決め、つづく第3戦で準優勝、第4戦で3位と、すべてのラウンドで表彰台に乗っている横井昌志は、2位に36ポイントもの大差を築いてランキング首位に立つ。

1戦で獲得できるのは最大29ポイントなので、まだまだ2位以下の選手たちにとっても逆転は可能となっているものの、横井が優位に立っているのはまちがいないところだ。

いっぽう、ランキング2位つける松井有紀夫やランキング3位の日比野哲也にとっては、このポイント差をこの2連戦で縮めておきたいところ。単走ではトップ4に入ってシリーズポイントを加算しつつ、追走では早い段階で横井を倒し、そして自身は表彰台に登ることが必要不可欠となる。

ほかにも、GRスープラを駆る川畑真人と齋藤太吾には熟成の進んだGRスープラでの白煙モックモクの豪快な走りに期待したいし、このエビスからプライベート参戦してくる末永正雄にも要注目だ。

COURSE DESCRIPTION | コース解説

度胸一発! 壁に向かって振り出せ!

※審査基準位置は変更になる場合が有ります。

▶ J1・J2・J3
姿勢が乱れたりコースアウトしたり、スムーズではない走行の際に審判員が減点する区間。

[Sct.1] ▸▸▸ 速度を乗せて一気に振り出せ!
DOSS配分:20% DOSS評価要素:鋭い振り出し/平均速度
大きな角度変化を起こさないように、滑らかに壁際にアプローチする。

[Sct.2] ▸▸▸ 流れを維持して一気に振り出せ!
DOSS配分:30% DOSS評価要素:鋭い振り出し/平均速度
マシンを加速させて第3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。またそのときの鋭さやこの区間の平均速度が得点に影響する。

[Sct.3] ▸▸▸ 滑らかに繋げろ
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
第2セクターを抜けたあとは、大きな角度変化を起こさないように滑らかに第4セクターにアプローチしなければならない。区間内で流されると後半の角度不足につながるので注意。

[Sct.4] ▸▸▸ 速度を維持して鋭く振り返せ!
DOSS配分:15% DOSS評価要素:鋭い振り返し/平均速度
マシンを加速させて第5セクターで維持できる最大角度まで一気に振り返さなければならない。ただし、振りすぎは第5セクターでの角度戻りにつながるので注意。

[Sct.5] ▸▸▸ 減速と小まわりに注意!
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

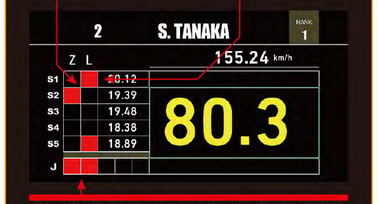
DOSS得点表示の見方

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。

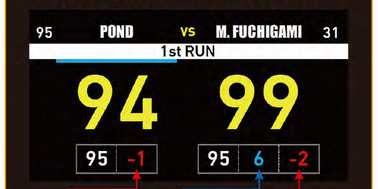
Lは「LINE」で、コースアウト減点を意味する。この表示の場合、1セクターと5セクターでコースアウトしたという判定だ。



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。



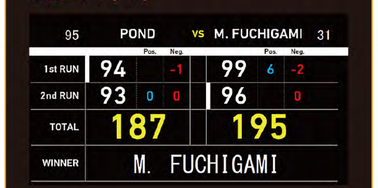
先行車のゾーン不通過やコースアウト、ドリフト失敗による減点。

後追い車の青表示は接近加点。1セクターにつき2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)。

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。

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。

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。

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。

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♪