

2017年1月1日改定

# D1グランプリシリーズ規則

D1規則に基づき、D1グランプリシリーズ(略称:D1GPシリーズ)におけるシリーズ規則を以下のように定める。シリーズ規則の定めなき事項はD1規則による。規則の解釈は、D1規則に準拠した運用および解釈が適用される。またD1グランプリシリーズ規則の付則として、「D1グランプリシリーズプロモーション規定」を付則-1として設ける。

## 1. 競技会格式

D1グランプリシリーズ(以下:本シリーズ)は、D1日本国内代表機関であるD1 JAPAN ORGANIZATIONの主催により、D1グランプリ格式競技会シリーズとして開催される。

## 2. 競技会スケジュール

ラウンド	開催日	開催コース
Round 1 Round 2	3月31日(金)～4月2日(日)	お台場特設コース
Round 3	6月24日(土)～6月25日(日)	筑波サーキット
Round 4	7月21日(金)～7月22日(土)	舞洲スポーツアイランド
Round 5 Round 6	8月18日(金)～8月20日(日)	エビスサーキット・南コース
Round 7	10月6日(金)～10月7日(土)	お台場特設コース

## 3. 参加チーム

### 1) 本シリーズ参加チームの要件

本シリーズはD1 JAPAN ORGANIZATIONに登録されたエントリー参加者が参加チームとなり、以下の要件により構成される。

- 参加チームは、代表者・ドライバー・チーム員のそれぞれの機能を満たす最低3名により構成され、D1 JAPAN ORGANIZATIONに登録された者でなければならない。
- ドライバーは、代表者を兼ねることができるが、大会中のチーム代表権は他のチーム員に文書にて委任されていなければならない。
- 代表者は参加車両を自己の完全管理下(使用权、整備状態、規則適合等)に置かなければならない。
- 参加チーム名は登録エントリー名を原則とし、スポンサー名を入れる場合には「エントリー名+1スポンサー」の組合せ範囲とする。車両名は「スポンサー名またはチーム名+車両通称または型式」の組み合わせとする。また、両方ともスペースを含めて半角30文字以下でなければならない。(前置詞、接続詞は避けること)
- チーム員はチーム間を識別できるデザインのチームウェア着用を義務付ける。また、チーム員登録は1チームでのみの登録に限られ、複数チームで登録することはできない。

### 2) 複数台体制参加チームの場合

- 1参加チームの登録は、原則として2台までとされる。
- 登録上の参加チーム名が同一でなければならない。ただし、車両名称は個別に定めることができる。リザルト等では、識別された参加チーム名で記載される。
- 登録される参加チーム代表者、連絡先窓口、金融機関口座はそれぞれ統一されなければならない。
- 同一参加チームのピット配置は原則として隣接ピットとされるが、選考会がある場合はその限りではない。
- 車両カラーリングやレーシングスーツ等は統一されたデザインであることが望ましい。
- スポットエントリーの場合でも複数台体制(2台)でエントリーすることができる。

## 3) 優遇措置

本シリーズ参加者に対し、D1グランプリシリーズ発展のため、以下の条件の者は大会に選考会が設定された場合、選考会が免除され、特別練習走行時間が設けられる場合がある。

### i. 新車参加促進対策優遇制度(新車優遇制度)

下記のいずれかに該当していること。

- 今までに一度もD1グランプリシリーズに参加していない型式で、2015年末時点で同型車が新車販売されていた車両。
- 今までに一度もD1グランプリシリーズに参加していない型式の車両で、D1 JAPAN ORGANIZATIONに認められた車両。

### ii. 日本国外の参加促進対策優遇制度(海外ドライバー優遇制度)

以下の条件に適合する者にはメンテナンスガレージを共有するチームに隣接するピットが与えられ、チーム員も重複登録が認められる。

- D1 JAPAN ORGANIZATIONに認められた日本国籍以外のドライバーに限る。
- 下記のいずれかに該当していること。
  - 海外でのドリフト競技において優秀な実績が認められる者。
  - 過去D1グランプリシリーズにシリーズ参戦またはエキジビションに参戦し、ポイントを獲得している者。

## 4. 参加ドライバー資格

本シリーズへの参加は、D1 ASSOCIATIONが発行した有効なD1-SUPERドライバーズライセンスまたはD1-GPドライバーズライセンス保有者に限られ、さらにJAF競技運転者国内Bライセンス以上を保有し、当日大会参加時に自動車運転免許証停止等のD1規則の定め反する状態にない者とする。

## 5. エントリー(参加申し込み)

- 本シリーズの参加する競技参加者は、D1公式ホームページ(<http://www.d1gp.co.jp/>)よりエントリー登録をおこない、エントリー期間内にwebエントリーおよびエントリー申請書の提出、4)項エントリー費の振り込みを完了しなければならない。また、ホームページよりダウンロードされた所定の提出書類を参加する競技会の30日前までに下記宛送付しなければならない。  
参加申込関連書類送付時に当該競技会における当該参加者の確定ゼッケン番号が通知される。  
〒160-0022 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F  
(株)サンプロス D1事業部 Tel:03-5287-2939 Fax:03-5287-3834 E-mail:member@d1gp.co.jp
- エントリーは「チームエントリー」とし、2名(2台)までのドライバーを登録することができる。
- 連続して2日間「決勝」をおこなうデュアルファイナルズ形式の競技会では、それぞれ別の大会として扱うが、どちらか一方の大会にのみエントリーすることはできない。
- エントリーの種類及びエントリー費
  - エントリーの種類は以下の2種類とする。
    - 年間エントリー：前年チームランキング30位までのチームは年間を通してエントリーできる。不出場の大会および最終戦の出場資格が得られなかった場合でもエントリー費は返却されない。
    - スポットエントリー：出場する大会を毎に、その都度エントリー手続をする。
  - エントリー費は以下のとおりとする。  
エントリー費の内訳は「チームエントリー費」と「ドライバーエントリー費」とし、その合計をエントリー費として支払わなければならない。
    - チームエントリー費  
年間エントリー:175,000円、スポットエントリー:50,000円/戦
    - ドライバーエントリー費  
年間エントリー:175,000円、スポットエントリー:50,000円/戦  
一時的にドライバーを変更する場合には、その大会はスポットエントリーとする。

## 5) エントリー制限

- ① 第1戦～第6戦  
参加台数制限は設けない。参加台数が多くスケジュール上必要な場合は選考会を実施する。
- ② 第7戦(最終戦)  
第6戦終了時点のドライバーズランキング上位24名をエントリー受付制限とする。

## 6) 参加誓約書

競技参加者、ドライバー、チーム員は参加申し込みの際、JAF国内競技規則4-15規定内容を含む誓約書に全員が署名しなければならない。この誓約書は必ず全員の署名と実際の参加メンバーが一致していなければならない。もし、競技会時に記載メンバーの変更がある場合は競技会参加受付時に自筆サインによる変更届けを提出しなければならない。

## 6. シード権者

本シリーズでは、第1戦時のシード権者を前年度D1グランプリシリーズドライバーズランキング8位までとし、その後は直前競技会後のシリーズランキング8位までをシード権者とする。ドライバーズランキングは本規則13項に定めるドライバーズポイント順に決定される。

## 7. ドライバーおよびメカニックの装備

1) 本シリーズの参加ドライバーは、D1規則22項の1)および3)に加えて下記の装備でなければならない。

- ① 競技参加ドライバーは競技中に以下のウェアを着用しなければならない。FIA公認(FIAテクニカルリストNo.27記載)または有効なSFI規格タグ(SFI 3.2A/5, 3.3, 3.3/5)表示のあるドライバーズスーツ、バラクラパス、アンダーウェア上下、ソックス、シューズ、グローブ。
- ② ドライバーはフルフェイスシールドタイプのFIA公認(FIAテクニカルリストNo.25記載)ヘルメットまたはJAF公認ヘルメットの着用が義務付けられる。なお、製造日より10年以上経過したものは使用できない。
- ③ JAFレース競技に参加するドライバー装備品に関する付則(FIA付則L項3. Frontal Head Restraint)またはSFI 38.1規格に適合したFHRシステムの使用を推奨する。なお、D1競技においてはHANSのスライディングテザータイプを推奨する。

2) 給油者の装備はD1規則22項2)および3)の②に規定する装備でなければならない。その他メカニックの被服は安全が考量された素材と機能で、チームとして統一されたデザイン、表示を有するものが望ましい。なお、追走時のホットピットで作業するメカニックは難燃性素材の被服でなければならない。

## 8. 参加車両

## 1) 車両要件

本シリーズの参加車両は、D1規則付則-Aの2017年D1車両規定に準拠した車両、2016年D1車両規定不適合部分について特別にD1 JAPAN ORGANIZATIONから参加認証を受け公示された車両、およびD1 JAPAN ORGANIZATIONがD1 ASSOCIATIONに申請して特別に認められた車両とする。競技参加者は、競技車両のベース市販車の所有または使用権を示す公的に有効な書面を提示できなければならない。D1 JAPAN ORGANIZATIONは本シリーズの参加車両として好ましくない判断した車両の競技参加を拒否できる。

- ① 参加車両には、本シリーズ規則11. 5)の「DOSS取り付け装置設置」に従った装備が無ければならない。
- ② 大会公式車検は車両の大会参加適合性を検査するものであり、検査により車両の安全性を保証するものではない。車両の安全性は、常に参加者が保証しなければならない、参加者の義務である。
- ③ 競技車両の騒音測定は、競技走行中の車両騒音の音量を測定し、113dbを超える車両は当該走行セッションの走行禁止と当該セッションの成績抹消とされる。
- ④ テクニカルパスポートは、競技車両の基本整備を参加者が責任を持って実施したことを証明する書類で、参加者が管理し、公式車両検査受検時に技術委員に提出しなければならない。
- ⑤ 公式車両検査は指定の時間内でおこなわれ、ピット車検の場合は速やかに受検できる状態で待機されていなければならない。車検不合格車両は技術委員長の許可が無ければ公式練習も走行できない。大会技術委員長が出走許可しない車両に出走を認めることができるのは大会審査委員会のみとされる。
- ⑥ エントリー締切後の車両変更は、大会開催の2週間前までに申告をすること。以降の変更申請は参加競技会当日におこなう参加受付を最終とし、変更手数料(1万円)を支払うこととする。

- ⑦ 同競技期間中の車両変更は認められない。ただし、エキジビション戦での車両変更は可能とする。
- ⑧ 車両資格に関する書類不備および不正行為はシリーズエントリー権利剥奪を含む厳しい罰則が科せられる。

## 2) タイヤ要件

競技で使用されるタイヤは別に公示される最新版の「2017年D1GPシリーズ登録タイヤ一覧」記載のタイヤ銘柄に限られる。

- ① 競技で使用されるタイヤのメーカーは、公道用一般市販を示すタイヤメーカーの発行する資料(webページ含む)および一般者の購入方法等資料をD1GPシリーズ登録タイヤ申請にあたりD1GPシリーズ主催者に提出しなければならない。また、同時に当該タイヤの表示タイヤ呼びサイズ、タイヤ断面幅、タイヤ外径、適用リムサイズ、トレッドパターン図、ウエアインジケーター部の溝深さ、シーランド比等の資料を提出しなければならない。これらの資料が主催者に提出されていない場合にはタイヤの使用が認められない。
- ② 主催者は使用タイヤのサンプルの提供を要求する事ができ、参加者はこれを拒否できない。競技使用タイヤに規定違反が確定した場合にはシリーズポイントの剥奪を含む罰則が適用される場合がある。この場合にタイヤの検査に要した費用は参加者が負担しなければならない。
- ③ 参加者は複数のメーカー又は数種類のタイヤを使用できるが、単走決勝以降の競技中に駆動輪に使用できるタイヤ本数は、特に特別規則書で示されない限り、単走決勝以降で3セット(6本)以内とされる。これら3セットのタイヤのトレッドパターンは1種類でなければならない。単走決勝以前にオフィシャルによりマーキングされる。
- ④ 決勝競技中の駆動輪タイヤはオフィシャルによりマーキングされたタイヤ以外は使用できず、如何なる理由であってもマーキングタイヤは追加されない。マーキングタイヤ以外のタイヤを使用した場合は、その走行の得点は認められない。
- ⑤ 単走決勝前に単走決勝で使用するタイヤを主催者から指定される。この指定されたタイヤを単走決勝と追走Best16で使用しなければならない。
- ⑥ 上記⑤の指定タイヤ以外がBest16で使用された場合は、理由の如何に関わらず、-2ランクダウンのペナルティとされる。

## 3) 燃料要件

- ① 競技車用燃料は一般市販自動車用燃料(有鉛ガソリンは禁止)でなければならず、参加者は大会会場に持ち込む同燃料のメーカー又はそれに準じた者が発行する商品情報が記載された資料を携行しなければならない。
- ② 参加者は大会会場で異なる燃料の混合行為をしてはならないが、競技車両に搭載された燃料タンク内で混合させることは許される。

## 4) 車両ゼッケン番号

本シリーズでは固定ゼッケン番号制を採用する。ゼッケン番号の保有権は参加チーム(ゼッケン1番のみ前年度シリーズポイントランキング1位のドライバー)に帰属する。本シリーズに参戦する参加チームは、以下に定める事項を遵守したうえで、第1戦エントリー時に希望ゼッケン番号を申請する権利を有する。

- ① 前年度シリーズポイントランキング1位のドライバーは、当該年度にゼッケン1番を使用する権利を有する。使用しない場合は欠番とする。
- ② ゼッケン1番を使用した場合、前年度使用ゼッケンは当該年度中に限り欠番扱いとし、その翌年度の使用優先権利を有する。
- ③ 前年度のシリーズポイント獲得チームは、前年度の使用ゼッケン番号を当該年度も優先的に使用する権利を有する。
- ④ ゼッケン番号は、0番、00番、1番を除いて2～99番を希望することができる。ただし、2桁までの数字でなければならない。
- ⑤ 当該年度の使用ゼッケン番号は、第1戦エントリー締切後に発表される。
- ⑥ 空きゼッケン番号のなかで、希望するゼッケン番号が他の参加チームと重複した場合は、前年度シリーズポイントランキング上位チームが優先される。
- ⑦ 当該年度の初回エントリー時に定められた固定ゼッケン番号は、シリーズを通して使用しなければならない。

## 9. 車両およびドライバー表示

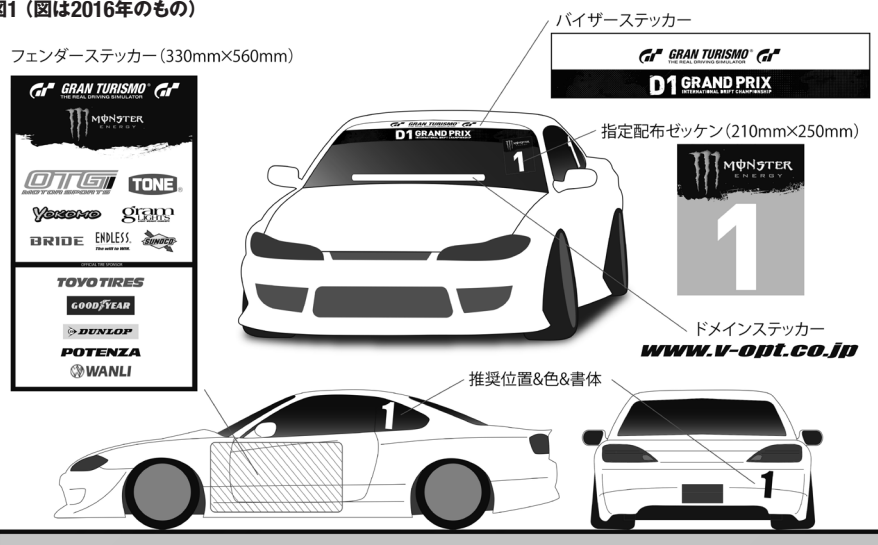
本シリーズの参加車両は、公式車両検査および装備品チェックに先立ち、以下の表示状態でなければならない。

### 1) 車両表示義務

D1グランプリシリーズの参加車両は、以下に示すオフィシャルコントロールステッカー（バイザーステッカー、フェンダーステッカー、ドメインステッカー、指定配布ゼッケン、左右ゼッケン）の貼付義務を有する。

- ① フロントウィンドウ上部にバイザーステッカーおよび指定配布ゼッケンを貼付すること。
- ② フロントウィンドウ下部にVIDEO-OPTIONドメインステッカーを貼付すること。
- ③ 左右フェンダーまたは左右ドアにフェンダーステッカーを貼付すること。
- ④ ゼッケンは以下の3ヶ所に表示すること。
  - a. フロントウィンドウ（指定配布ゼッケン、サイズ250mm×210mm、透明部分は切り除くことが認められる）
  - b. 左右ボディ側面
  - c. リヤバンパー（任意表示）
- ⑤ ゼッケン数字は大会オフィシャルより認識が困難と指摘された場合、書体・色を修正しなければならない。

図1（図は2016年のもの）



### 2) ウェア表示義務

- ① D1オフィシャルロゴワッペン貼付

- a. 参戦時のレーシングスーツにはD1ワッペン（70mm×70mm）を貼付すること。（図2）
- b. D1ワッペンはスーツ正面の左胸最上部に貼付すること。

### 3) タイヤメーカー・タイヤ銘柄に対するロゴ露出制限

各協賛タイヤメーカーとの協議結果により定められて公示された内容以外の表示は一切禁止される。



## 10. 競技規則

### 1) エリア名称と規制

- ① コース  
競技中は定められたオフィシャルスタッフ以外の立ち入りは許されない。
- ② スタートエリア  
このエリアはオフィシャルスタッフ以外の立ち入りが禁止される。
- ③ 待機エリア  
競技中はオフィシャルスタッフと、難燃性素材のチームウェアを着用したメカニック以外の立ち入りが禁止される。
- ④ パドックエリア  
チームは観客の安全に配慮して車両を移動しなければならない。ピットエリアはチームの管理で観客等の立ち入り制限と安全確保が義務付けられる。

### 2) 単走規定

#### i. 選考会

- ① 選考会が行われる場合は、ドライバーズシリーズランキング24位まで、および新車優遇・海外ドライバー優遇制度該当者を除く者でおこなわれ、走行本数は全車2本で走行順は主催者が示す走行グループリスト順とする。
- ② 選考会の採点はDOSS計測採点と審判員でおこない、順位を決定する。

#### ii. 予選

- ① 予選は、シード権者を除く参加者（特別参加者を含む）でおこない、走行本数はすべてのラウンドで2本とし、予選通過者16名を決定する。
- ② 予選走行グループおよび走行順は前戦までのドライバーシリーズランキング順に各グループの実力が均等化するよう配分され、競技会参加受付後に大会公式通知で告知される。
- ③ 予選の採点はDOSS計測採点と反則減点のみでおこない、ベストスコアで各グループの上位得点者（4グループの場合は各3名、3グループの場合は各4名）の12名を予選通過とする。残りの4名の予選通過者は前述の12名を除く者の得点上位4名とする。
- ④ 予選順位は③項にて決定した16名を得点順とし、17位以下も得点順で順位を決定する。
- ⑤ 連続して2日間「決勝」をおこなうデュアルファイナルズ形式の競技会では、1戦目終了後に2戦目の予選を行う。

#### iii. 単走決勝

- ① 単走決勝は、予選上位16台およびシード権者を合せた台数でおこない、予選順位逆順の後にシード下位順に走行する。
- ② 単走決勝の採点はDOSS計測採点と反則減点のみでおこない、順位を決定する。上位16位までを追走トーナメント進出とする。
- ③ 1本目を全車通して走行し、上位8位までを決定する。9位以下者は2本目を走行して、2本目得点で順位決定される。
- ④ 単走決勝において途中で路面コンディションが変わった場合には、走行順に8台を区切りとして本規定11.2)②に定める方法にて採点し、③の手順にて順位を決定する。

#### iv. 単走進行規則

- ① 車両トラブルが発生した場合であっても、定められた走行順を守れない場合はその走行権利は失われる。
- ② 待機エリアにて車両トラブルが発生した場合、待機エリアでの修復作業後に限り、残り採点走行本数の自己の順番でのみ出走可能となる。
- ③ すでにコースインしている場合、いかなる理由であっても整列を離れピットエリアに戻った時点で以降の当該競技への復帰は許されない。出走放棄とみなされる。また、競技車両は競技走行後待機エリアに戻らなければならない。自走できるにも関わらず待機エリアに戻らなかった場合にも以降の当該競技への復帰は許されない。
- ④ コースイン後に車両トラブルが確認された場合は、直ちにスターターおよび技術委員に状況を申告しなければならない。この時スターターおよび技術員が車両を検査し、走行不可と判断した場合、スターターは出走取止めの告知を参加ドライバーにおこなうことができる。また、スターターは直ちにその旨を競技長に報告しなければならない。

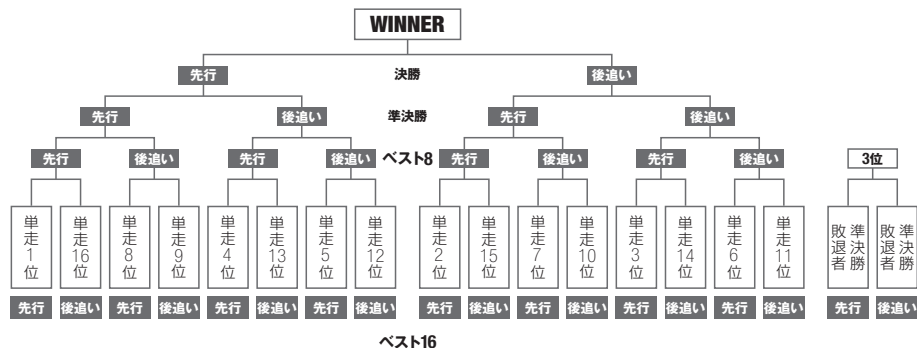


- ⑤ 単走決勝中の待機エリア・スタートエリアにエンジン始動等のメカニック1名を超えるチーム員が許可なく立ち入った場合は、以降の当該競技から除外または罰金のペナルティとされる。
- ⑥ 待機エリア・スタートエリアでタイヤ交換・燃料補給をした場合は以降の当該競技から除外される。ただし、ドライバーによる競技進行を妨げない範囲内のメンテナンスは許可される。オフィシャルはイベントの安全確保およびスムーズな進行を促すための行為に限定して作業をおこなうことができ、脱落しそうな外装品の取り外し、バンパー脱落等のガムテープ補修や、安全な場所への車両移動に対し、オフィシャル側で応急処置を施すことができる。
- ⑦ 競技車両が待機エリア・スタートエリアにある場合、許可なく外部から工具等の引き渡しをすると以降の当該競技から除外される。
- ⑧ スターターの発進指示があるのにも関わらず、直ちに発進できなかった場合は当該走行権利を失いスタートラインから退去させられる。
- ⑨ スタートエリアにおいて自力でスタート出来ない車両は競技参加を認められない。
- ⑩ 参加車両は、単走競技時に待機エリアで当該グループが整列され、先頭がスタートエリアに誘導される以前に、待機エリアに待機していなければならない。前車がスタートした時点で指定されたルートを通りプレステージラインに待機していない車両は、当該単走採点数を1点減点とする。また、グループでコースインする競技進行方法の場合、グループとしてコースインできなかった車両は当該競技の単走採点を1点減点とする。1本目または2本目の走行順に間に合わなければ、該当する走行権利が失われる。
- ⑪ 原則としてウォームアップをおこなわないが、定められたタイヤ熱入れエリアでのウォームアップが許される。

**3) 追走規定**

- ① 単走決勝順位に応じた下図のトーナメント枠に指定して追走競技をおこなう。下記トーナメントラダー対戦枠の左側を先行車とする。

■追走トーナメント対戦組み合わせ表(例)



ベスト16

- ② 追走競技以降は原則としてウォームアップをおこなわないが、待機エリア内指定場所(タイヤ熱入れエリア)でのタイヤ熱入れ行為は自由とする。ただし、会場毎にドライバーズブリーフィングにて場所ならびに方法が指定される。
- ③ 参加車両1台につき作業に従事できるメカニックは4名までとし、待機エリアに設けられるホットピットへの入場が可能となる。この場合原則として指定時間以外での入場は一切禁止される。ただし、マシントラブル等でスペアパーツ、工具等の搬入が必要な場合は、待機エリアのオフィシャルスタッフに許可を取った者に限り入退場が認められる。指定時間とは、大会公式通知に定められた追走コースインまでの間とする。規定人数を超える作業違反は以降の当該競技から除外またはペナルティとされる。
- ④ 追走競技の待機エリアでは、タイヤ交換およびガソリン給油が許可される。ただし、ガソリン用の20リットル携行容器での持ち込みが許可される。また、待機エリアでの装備品の保管状況が不適切とみなされた場合、オフィシャルスタッフによる警告指示がなされる。従わない場合は該当する参加チームを失格とする。
- ⑤ 1対戦中の先行・後追いの間では給油は禁止される。また、タイヤ交換をおこなった者は理由の如何を問わずペナルティとして直後の走行を-2ランクダウンとする。

- ⑥ 追走対戦時の車両修復または調整、パーツ交換の判断と作業はできるだけ速やかに行い、競技の円滑な進行に努力しなければならない。競技長から警告が出される場合がある。競技長からの警告は残り時間3分とされ、オフィシャルより作業員に伝えられると共に公式的に公表される。3分後までに自力でプレステージラインに移動できない場合は、-1ランクのペナルティ、更に1分以内にプレステージラインに到着できなかった車両は走行権利が失われる。
- ⑦ 対戦する両者ともにスタートラインに着けなかった場合は、スターターがタイムアップを宣言して1本目走行結果で勝敗を決する。
- ⑧ 対戦相手が制限時間以内にスタートできなかった場合、単独でスタートしてコースを一巡することで次の対戦への進出権を得ることができる。
- ⑨ 追走競技後の競技車両は、待機エリアに戻らなければならない。表彰式では指定された地点に競技車両を移動停車させなければならない。自走できるにも関わらずこれをおこなわなかった場合には、D1規則37項ペナルティの対象とされる。
- ⑩ 追走競技の採点はDOSSと審判採点によりおこなわれる。「先行」「後追い」走行後の合計ランク値により高ランク者を勝者とする。また、再対戦となった場合、再対戦はランク差無しの一オープン状態から開始する。
- ⑪ 対戦(先行・後追いのセット)の回数上限は、ベスト16までの対戦では再対戦を0回とする。ベスト8以降はすべての対戦で再対戦を1回とする。規定の再対戦回数を終了した時点でも決着がつかない場合には、最終対戦時のそれぞれの先行走行DOSS点数により勝敗を決定する。ただし、両者の合計ランクがおなじで、合計34以上の場合は再対戦を1回だけ追加しておこなう。
- ⑫ 追走のスタート位置は、公式練習前に審判員により決定され、参加者に告知されなければならない。また、スタート直後のコース上の指定位置まではグリップ状態で直線走行する義務が両者にある。
- ⑬ 参加車両は、追走競技時に走行する車両は指定された方法にてコースインすること。また、プレステージラインへの移動タイミングは、前対戦の2本目スタート以前でなければならない。オフィシャルによるタイヤチェックを受けなければならない。定められた時刻にコースイン出来ない場合、及び上記時期にプレステージライン待機が出来ない場合は、当該競技の追走ランクを1ランクダウンとする。ただし、自分の対戦順に間に合わない場合は対戦権利が失われる。
- ⑭ スタート直後を除き、採点区間における先行車の最初の振り出し又は振り返し以前に、後追い車は先行車の後端より前に車両前端を位置してはならない。この行為は妨害行為として-3ランク以上のランクダウンまたは反則負けとする。

**4) ウォームアップ走行時の規定違反への罰則**

ウォームアップ走行が実施された場合は、ウォームアップ走行中にコースオフィシャルの介入(車両スタックやコース補修等)が必要となり、競技進行が一時中断した場合に、競技長がその原因と判断した参加チーム(参加ドライバー)に適用される。ただし路面状況変化により追加されたウォームアップ走行時には、本罰則は適用されない。

- ① 単走競技時の罰則は、単走採点走行の1回目の走行権利が失われる。
- ② 追走競技時に競技進行を競争状態の走行以外で一時中断する原因を作った場合は、その原因を作った車両の追走ランクを1ランクダウンの罰則とする。

**5) 路面状況の変化による競技の中断**

- ① 路面状況が著しく変化した場合、競技長の判断により、競技進行を一旦中断させることができる。
- ② 競技の中断は、原則として単走では各グループ終了時、もしくはグループ内の全車が採点走行を終えた段階(グループ内の車両すべてが、おなじ本数を走り終えた時点)とする。
- ③ 天候の急変により、急激に路面コンディションが大きく変わった場合、グループ内の全車が現状の走行回数を消化していかなくとも、競技を中断する場合がある。
- ④ ウェット採点の決定判断は、競技長、審判員、スターターの各地点に配置されている三者の協議に基づき競技長が決定を下すこととする。

**6) 競技中断からの競技再開**

- ① 同日の日没までを再開期限の目安とする。
- ② 競技再開時には、かならずスターターが競技参加者に再開後の進行を案内する。
- ③ 路面変化により競技が中断された場合は、競技再開前にチェック走行をおこなう場合がある。
- ④ 再開時の走行は、中断時の走行者からおこなう。
- ⑤ 追走対戦中に急激なコンディション変化で中断せざるを得なかった場合には、1本目からやり直しで再開する。

7) 競技中断中のピットインおよび作業

- ① 予選および単走決勝の競技中に、豪雨・強風等、天候の変化等で競技長が競技中断を宣言した場合は、車両のピット内待機が認められ、ピット・パドック内でのセッティング変更やタイヤ交換等の作業が認められる。
- ② 競技長の競技中断宣言以外の参加チームおよび個人の判断によるピットへの戻りは、いかなる場合も認められない。この場合は、以後の競技復帰は認められず、出走放棄とみなされる。

8) 競技不能事態への対応

- ① 選考会がおこなえなかった場合には、予選の走行本数を1本に変更して選考会予定参加者を予選に包含して実施することができる。
- ② 天候等の事情により当該大会中の競技予定を変更する場合は、競技長の提案に基づき当該競技会の組織委員会で決定し、これを運用する。予選中止の場合には、シリーズランキング順に単走決勝出場枠(24台)までを本戦進出とし、シリーズ初戦の場合は前年獲得ポイント順とする。
- ③ 単走決勝が中止の場合には、当該競技会不成立として順位認定はおこなわない。
- ④ 追走競技が中止または途中中止となった場合は、競技会終了として単走決勝上位順と追走ラダー段階終了に応じた競技会順位として発表する。この場合当該競技会は成立とされる。
- ⑤ 上記外の状況については、競技長の提案に基づき、当該競技会の組織委員会により対応を決定する。

11. D1グランプリシリーズ採点方法

D1グランプリシリーズではD1規則付則-B「採点基準」5項に基づき、D1 Original Scoring System (DOSS)を併用した競技採点を行なう。

1) 審判体制

DOSS採点と審判員2名の平均値で採点することを基本とし、会場によって補助審判員を配置する。

- ① 審判員  
D1国際審判員以上の資格保有者が審判席にて単走の反則等の採点、および追走後追い車の先行車との相対評価をおこなう。
- ② 補助審判員  
D1国内審判員以上の資格保有者が重要コーナー付近にて審判の最終判定を補助する。また、追走の接触判定、反則判定をおこなう。
- ③ DOSS採点  
コース全域にわたり走行をデータ化して予め定めた区間毎の評価を集計し、単走と追走の採点に使用する。

2) DOSS運用

- ① 単走採点  
ドリフトコース採点区間を3以上の区間(セクター)に分割する。セクターは振り出し・振り返り区間とドリフト区間を混在させ、これらの区間毎に採点し合計点をDOSS得点とする。
- ② 単走時のコンディション変化時対応  
a. 路面状況変化時には予め定められた補正係数による路面レベルを適用して採点する。  
b. 予選時にグループ毎の走行技術レベルが平均化されるグループ分けがされている場合にはa.項の補正に関わらず、予選通過数を各グループに案分して順位を決定する。  
c. 路面レベル決定は配点の大きな区間の一定の場所を基準に審判員が決定する。
- ③ 追走ランク決定  
追走先行車を単走評価して計測点により追走先行車のランクを決定する。

ランク	10	9.5	9	8.5	8	7.5	7	6.5	6	5.5	5
DOSS点	≥100	≥99.5	≥99	≥98.5	≥98	≥97.5	≥97	≥96.5	≥96	≥95	≥94
ランク	4.5	4	3.5	3	2.5	2	1.5	1	0.5	0	
DOSS点	≥92.5	≥90	≥86.5	≥82	≥75	≥66	≥52	≥34	≥10	<10	

先行車に反則行為があった場合には、以下条項3) ①に該当するランクダウンをおこない最終ランクとする。

④ 計測不具合時の対応

機械不具合でデータが取れなかった場合は、一時競技を中断し、Drift Box内に記録データがある場合はこれを使用して採点する。なお、計測自体に不具合がある場合は、走行毎に再走行を1回のみおこなってこれを採点する。単走競技時の再走行に関しては、走行毎に当該グループの最後走者として再走行をおこなわせる。ただし、計測不具合があった場合でも実際の走行状態であきらかなスピン等があった場合には、審判員の判断で欠落したセクターの得点を補い得点を計算する。

⑤ ドライバー無線の使用制限

単走競技および追走競技中及び公式練習中のスタート待機地点からフィニッシュ地点間ではドライバー側からの無線発信は禁止する。

3) 審判員の採点評価要素

① 単走

- 本シリーズ規則に規定する反則行為に該当するペナルティを反則減点として審判員採点に算入する。コース外走行(注1)は反則扱いで発生毎に下記点数を減点する。
  - ・コース外走行 ; -2点
  - ・4輪コース外走行 ; -5点

注1: コース外走行の定義

指定されたトラック以外の部分に1輪でも車輪のトレッドの部分通過した場合にコース外走行とみなされる。指定されたトラックの外縁は各大会時に指定される。追走時に接触を避けるために後追い車が上記コース外走行をせざるを得なかった場合は、コース外走行の判断が緩和される。

② 追走

- a. 先行車には単走の走りを要求し、先行車を基準に後追い車を評価して相対ランクを決定する。  
相対ランク評価: 5、4、3、2、1、0、-1、-2、-3、-4、-5  
複数審判での評価では評点を平均して相対ランクが決定される。
- b. 後追い車の相対ランクを11.2)③項により決定された先行車ランクに加算して後追い車ランクとする。
- c. D1規則付則-B「採点基準」4項3)に該当する反則行為等があった場合には、当該車両に対して走行ランクの減算をおこなう。反則行為の減点は1回につき-1から-5または反則負けとし、コース外走行は1ヶ所につき-1または-3として、走行状態のランク判定とは別に反則として別欄に記録されると共に当該走行に含めて走行ランクとされる。結果として最終決定ランクがマイナスとなることもある。
- d. 走行中のスピンやクラッシュ、または追突されて停止した場合でも、先行車は継続してその後の走行をおこなうことで得られた評価を含めてランク判定される。

4) 単走得点および追走勝敗決定

① 単走得点および順位決定

- a. 審判員によるコース外走行反則減点を含めてDOSS計測採点結果に加算して単走得点とする。単走得点は100点を高得点の基準とするが、100点を超える得点が付けられる場合もある。
- b. 同点の場合の順位決定は、2本の走行で順位を決する時は2ndベストスコアで決し、1本の走行で順位を決する時はシリーズランキング上位者をそれぞれ上位とする。ただし、単走決勝2本目で同点の場合は、同点者の1本目の点数で上位者を決定する。

② 追走勝敗決定

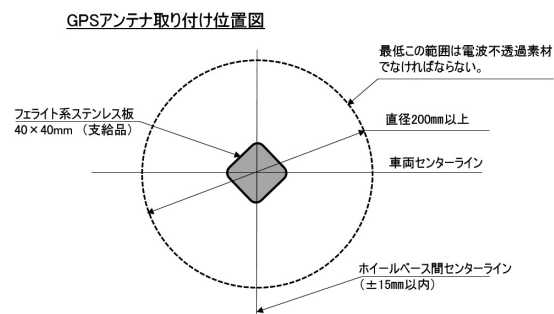
- a. DOSSが判定した先行車の走行ランクと審判員が評価した相対ランクに当該走行の反則行為等減点を加えた走行ランクを決定し、1本目と2本目を合計して合計ランクの多い方を勝者とする。もし、その他のペナルティによる減点がある場合は、合計ランクからのランク減をおこない追走の勝敗を決定する。
- b. 両車の走行合計ランクが上回った方を勝者とする。
- c. 両者の走行ランク差がない場合は、再対戦とする。
- d. 再対戦回数制限により c. でありながら勝敗を決める場合には、直前対戦における各々の車両の先行走行時の走行ランクが高い方、それもおなじの場合にはDOSS点数が大きい方を勝者とする。
- e. 2)④「計測不具合時の対応」に記載の事象の場合には審判員が先行車ランクを決定する。その結果が同ランクの場合で、かつ先行ランク差がなく、先行車のDOSS点数で勝敗を決する場合は、再対戦を行い、勝者を決定する。
- f. 追走競技における両車の合計が同ランクで、DOSSによる採点が不完全と競技長が判断した場合は、再対戦の規定回数を超えたとしても再対戦を行うものとする。

## 5) DOSS取付装置設置

D1グランプリシリーズ競技参加車両全車は、下記内容のDOSS取り付け構造を車両構造として義務付ける。以下の車両構造の状態は大会車検時に車両構造の一部として車検の対象となり、必ず車検前に完成させて車検を受けなければならない。

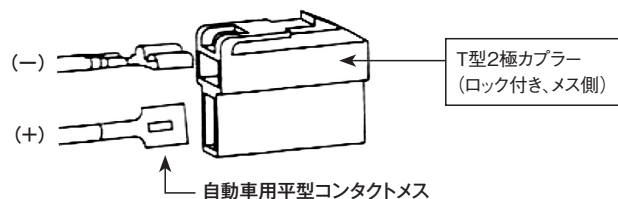
### ① GPSアンテナの取り付け位置

車両センターラインのホイールベース中間点に当たるルーフ上に取付ベース板(支給品:フェライト系ステンレス板40mm角 両面テープ接着)を全車設置しなければならない。ホイールベースセンターがフロントガラス部に掛かる場合は、フロントガラス後端から60mm位置に設置することとする。この部分のスポンサー表示等についてはアンテナ装着が優先される。なお非金属材料のルーフについては、同時にこの部分(室内側でも可)に直径200mm以上を金属シート(アルミテープ等)により、電波遮蔽対策されなければならない。



### ② DOSS電源の設置

イグニッションONで給電される配線(+)と(-)を助手席付近に端子を出さなければならない。コネクター端子は下図で示す。(バッテリー直結経路は不可)。



### ③ Drift Box本体ブラケットの設置

計測器本体であるDrift Boxが水平に取り付けられ、かつモニター画面が助手席ドア側より点検しやすい位置にクレードル(支給プラスチック部品)が固定的に設置しなければならない。

### ④ テレメトリー無線機(シャークアンテナ)取付場所

非着磁性のルーフ(アルミおよびカーボン等)の車両については、最初にDOSSユニットのシャークアンテナを取り付ける際に、①項のGPSアンテナ取付ベースとおなじステンレス板2枚を張り付け、その後はその状態を維持して競技参加しなければならない。

### ⑤ GPS電波受信に対する雑音電波の抑止対策

#### a. 雑音電波対策

非金属製のボンネットの場合にはイグナイター付近のボンネット裏面をアルミ箔等でカバーし、イグナイターからエンジンルーム外への雑音電波漏出を抑止しなければならない。車室内設置イグナイターの場合にも同様な雑音電波漏出を抑止する対策を行わなければならない。

#### b. GPSアンテナ周辺への電子装置設置の設置禁止

DOSSのGPSアンテナから半径50cm以内には、アンテナ、カメラ、ロガー等の設置は禁止する。

## 12. 大会順位の決定

本シリーズでは、本規則10項の8)により競技不能となった場合を除き、追走決勝の成績により大会順位を決定する。

### 1) 単走決勝順位

① 単走決勝の順位は単走得点の多い順とし、同点の場合は当該大会成績上位順とし単走シリーズ順位を決定する。

### 2) 追走競技順位(大会順位)

- ① 追走競技順位5位以下は段階的に、追走ベスト8敗者内では単走上位順、追走ベスト16敗者内では単走上位順とする。
- ② 追走競技における最終勝者を1位優勝とし、その最後の対戦者を2位、準決勝敗者2名の追走対戦をおこない、勝者を3位、敗者を4位として認定する。

## 13. シリーズポイント

本シリーズでは、以下に定める成績の参加ドライバーおよび参加チームにそれぞれシリーズポイントを付与する。シリーズ各大会の各ポイントを加算して年間シリーズポイントとし、単走シリーズチャンピオン、ドライバーシリーズチャンピオン、チームシリーズチャンピオンを認定する。

### 1) 単走ポイント

シリーズ各競技会において単走決勝の成績に応じて以下のポイントが付与される。単走シリーズポイントが同点の場合は、当該大会成績上位順とし単走シリーズ順位を決定する。

順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
ポイント	30	25	24	23	22	21	20	19	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

### 2) ドライバースポイント

- ① 当該大会順位に応じて下表のドライバースポイントが付与される。
- ② ドライバースシリーズポイントは、有効ポイント制とする。
- ③ 第6戦終了時に、これまでの上位5戦分の合計ポイントが有効とされ、これに第7戦ポイントを加算しシリーズ順位を決定する。
- ④ ドライバースポイントが同点の場合は、当該大会成績上位順としシリーズ順位を決定する。

順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
ポイント	30	25	22	20	17	16	15	14	12	11	10	9	8	7	6	5	1	1	1	1	1	1	1	1

### 3) チームポイント

- ① 追走競技に進出したなかで、大会順位に基づき、下表のポイントが付与される。
- ② シリーズチームポイント合計が同点だった場合は、当該大会成績上位順とし、シリーズ順位を決定する。
- ③ 複数台参加チームの場合にはその中の最高順位ドライバー順位で下表のポイントが付与される。

順位	1	2	3	4	ベスト8(4チーム)	ベスト16(8チーム)	単走決勝敗退(8チーム)
ポイント	26	20	15	10	6	3	1

### 4) 競技不能時のポイント

#### i. 追走競技ベスト16(8対戦)が終了せずに中止となった場合

- ① 実質的なベスト16の対戦が終了していない状況では、追走競技における順位を定めることができないとして追走競技は不成立とする。
- ② 本規則10項の8)の④に従い、単走決勝結果のみに基づき、大会の順位を認定する。
- ③ ポイントは追走競技不成立により50%付与とし、小数点以下のポイントは切り上げとする。

**ii. 追走競技ベスト16 (8対戦) が終了した時点で中止となった場合**

- ① この時点で追走競技は成立とする。
- ② 本規則11項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
- ③ ポイントは競技進行度を加味し、ベスト8進出者は全て8位のポイントを付与する。

**iii. 追走競技ベスト8 (4対戦) が終了した時点で中止となった場合**

- ① 本規則11項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
- ② ポイントは競技進行度を加味し、ベスト4進出者は全て4位のポイントを付与する。  
※ベスト8の途中で中止が決定した場合は、ベスト8すべての対戦を無効とする。

**iv. 追走競技ベスト4 (2対戦) が終了した時点で中止となった場合**

- ① 本規則11項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
- ② ポイントは競技進行度を加味し決勝進出者は両者共に2位のポイントを付与する。
- ③ 3位決定戦進出者は、両者共に4位のポイントを付与する。

**14. 賞金**

各大会参加者には、各大会順位により定められた賞金が授与される。また、最終戦終了時のドライバーズポイントランキングによりシリーズ賞金が授与される。

**15. 反則行為とペナルティ**

D1規則36のペナルティ(罰則)に基づき、競技中に速やかに執行する必要があるペナルティについては、競技長が違反事実を確認した時点でペナルティを執行することができる。これらの場合でも正式結果に記載され、罰金がある場合には審査委員会の裁定で罰金金額が決定され正式結果に記載され公示される。

**16. 罰金または制裁金の納付義務**

本シリーズでの競技会参加者は、反則行為の罰則として競技期間中に大会審査委員会が科した罰金はJAF(一般社団法人・日本自動車連盟)の指定銀行口座に支払い義務がある。または競技期間外で定める違反行為に関わるペナルティの一部として科せられる制裁金はD1 JAPAN ORGANIZATIONの指定銀行口座とする。主催者により徴収された制裁金は、違反事由の再発防止などD1グランプリシリーズの発展に資する使途とされる。罰金または制裁金の支払いは、D1規則の36.7)に従うこと。

D1

付則-A

付則-B

付則-C

D1 JAPAN

付則-1

D1GP

付則-1

D1-J

D1地方戦