

## 2019 年 D1 グランプリシリーズ規則

2019 年 1 月 1 日改定

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。

### 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。また、本シリーズでは全競技会を通じて統一した規則とその運用を徹底する為、レースダイレクターを置いて競技運営にあたる。

### 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	6 月 28 日 (金) ~6 月 30 日 (日)	筑波サーキット
Round 3 Round 4	7 月 26 日 (金) ~7 月 28 日 (日)	十勝スピードウェイ
Round 5 Round 6	8 月 23 日 (金) ~8 月 25 日 (日)	エビスサーキット・南コース
Round 7	11 月 1 日 (金) ~11 月 3 日 (日)	オートポリス

### 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ラントが参加チームとなり、以下の要件により構成される。

- ① 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。
- ② 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チーム員に文書にて委任されていない限りない。
- ③ 代表者は参加車両を自己の完全管理下(使用権、整備状態、規則適合等)に置かななければならない。
- ④ 参加チーム名は登録エントラント名を原則とし、スポンサー名を入れる場合には「エントラント名 + 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)
- ⑤ 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 1 参加チームの登録は、原則として 2 台までとされる。
- ② 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。
- ③ 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ていない限りならない。

- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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、選考会が免除される。

#### ① 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。

- a. 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、2017 年末時点で同型車が新車販売されていた車両。
- b. 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。

#### ② 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。

- a. D1 JAPAN ORGANIZATION に認められた日本国籍以外のドライバーに限る。
- b. 下記のいずれかに該当していること。
  - i. 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。
  - ii. 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 ドライバースライセスまたは D1-GP ドライバースライセス保有者に限られ、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)

- 1) 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/>) よりエントラント登録をおこない、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 50 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

エントリー費振り込み口座 ; りそな銀行 新都心営業部 普通 3429205 (株)サンプロス D1 事業部

- 2) 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。
- 3) 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。

#### 4) エントリーの種類及びエントリー費

##### ① エントリーの種類は以下の2種類とする。

- a. 年間エントリー；前年チームランキング 30 位までのチームと、または前年ドライバーランキング 8 位までのドライバーが所属する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。
- b. 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する。

##### ② 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。

##### a. チームエントリー費

年間エントリー；200,000 円、スポットエントリー；50,000 円／戦

##### b. ドライバーエントリー費

年間エントリー；200,000 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

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。

#### 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に、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。

#### 7) 発行パス

##### ① エントラントパス

登録された競技参加責任者用に発行されるクレデンシャルパスで、D1 グランプリシリーズ参加エントラントにのみ発行される。登録された本人または、委任状で委任されたチーム員に使用が認められる。

##### ② チームパス

登録されたチーム員に対し発行されるクレデンシャルパスで、競技会中は常に携帯することが義務付けられる。登録本人以外の使用は認められない。

### 6. 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 22.1)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ーツ、バラクラバ、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 システムの使用が義務付けられる。

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 22.2)および 3)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。

## 7. 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-C1 の 2019 年 D1 車両規定に準拠した車両、2016 年にロールケージについて特別に D1 JAPAN ORGANIZATION からロールケージ個別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权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と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」に従った装備がなければならない。
- 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ず、参加者の義務である。
- ③ 競技車両の騒音測定は、コースサイドにおいて競技走行中の車両騒音の音量を測定し、1 回でも 113db を超える音量が測定された車両はペナルティの対象とされる。
- ④ テクニカルパスポートおよび付随の整備状態・規定適合状態の自己チェックリストは、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「2019 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、当該タイヤの銘柄、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、シーランド比等の資料を D1GP シリーズ主催者に提出しなければならない。
- 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 単走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で使用しなければならない。
- ⑥ 競技走行中に衝突等とは無関係にリアタイヤがビード落ちたと判定された場合は、理由の如何に関わらずその時の走行成績は認められない。また、当該競技会におけるそれ以降の走行は認められない。

### 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。

## 8. 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。

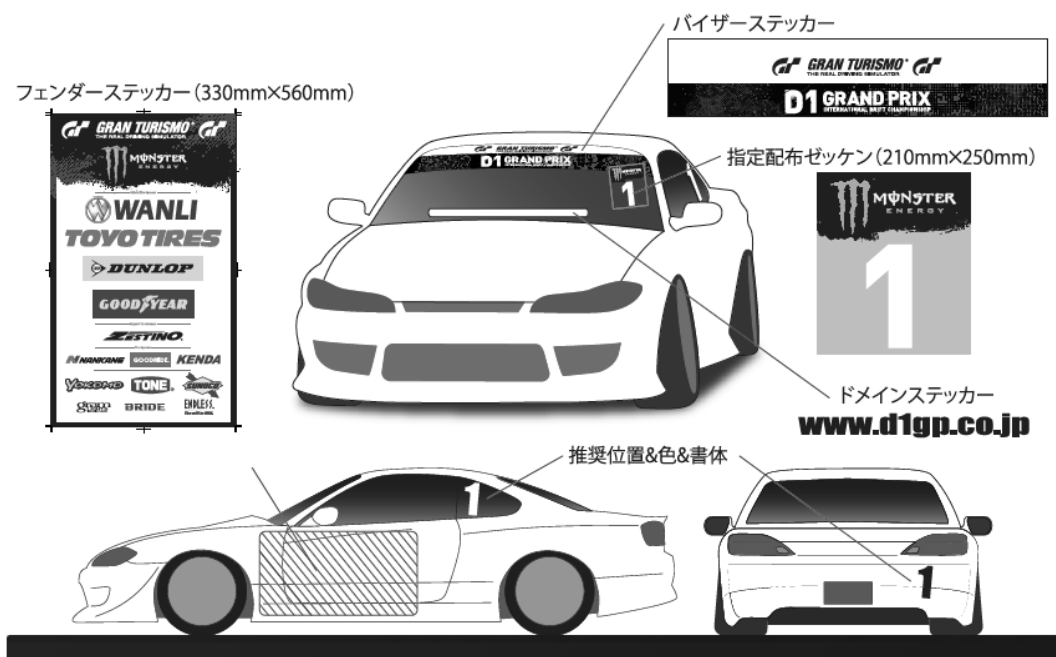


図 1 (図中スポンサー名は 2017 年のもの)

## 2) ウエア表示義務

D1 グランプリシリーズの参加ドライバーは、D1 オフィシャルロゴワッペン<sup>1)</sup>の貼付義務を有する。

- ① 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)
- ② D1 ワッペンはスーツ正面の左胸最上部に貼付すること。



図 2

## 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。

## 9. 車両検査

- 1) 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ず、参加者の義務である。
- 2) 公式車両検査は指定の時間内でおこなわれ、車検不合格車両は技術委員長および競技長の許可が無ければ公式練習も走行できない。

- 3) 本規定および D1 車両規定の各号に関わる競技車両の適合性について、参加者は技術委員長および競技長の判断に従わなければならない。また、レースダイレクター・競技長は適合性不良ではあるが指定する時期までの改善を条件に当該競技会への参加を認めることができる。この場合、指定された時期までに改善が完了していない場合にはその期間を延長することはできない。
- 4) 競技役員は競技車両状態の安全性について、ドライバーの安全、他競技者の安全、オフィシャルおよび観客の安全の視点から判断をおこない競技長に報告しなければならない。また参加者はレースダイレクター・競技長の危険判断に異議を唱えることはできない。
- 5) 競技中の損傷車両は車検員に車両の損傷内容を開示しなければならず、再車検の対象とされる場合がある。再車検で正式に合格が得られない場合には以降の走行は認められない。

## 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

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。

競技参加車両はこのエリアで競技オフィシャルの走行前点検を受けなければならない。もし、車両の修正を指示された場合にはそれを完了させ、競技オフィシャルの許可を得なければ走行はできない。

#### 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。

#### ⑤ スポッターエリア

大会により指定されたバスの所持者以外は入場制限される。

### 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 単走決勝

- ① 単走決勝は、全参加者でおこない、走行本数はすべてのラウンドで 2 本とする。
- ② 走行グループおよび走行順は抽選にて決定される。抽選の日時と場所は公式通知にて公示される。これらの抽選に参加しない者は単走決勝に出場できない。
- ③ 単走決勝の採点は DOSS 計測採点結果に審判員の採点結果を加算して決定し、ベストスコアで順位を決定する。上位 16 位までを追走トーナメント進出とする。
- 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、各グループ上位得点順に全体で 16 名までを案分してトーナメント進出者とする。グループ数が 3 または 5 の場合には 15 名までを同様に決定し、残り 1 名は 15 名以外での単走得点の最も高い者をトーナメント進出者とする。単走決勝順位は得点順で順位を決定する。

### iii 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、バンパー脱落等のゴムテープ補修や、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。スタートポジションを誤って1本目をスタートした場合には両者共にこの件での抗議をすることは出来ない。



## 追走トーナメント対戦組み合わせ表(例)



- 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勧告指示がなされる。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点数から-5 点減点とする。
- 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、ペナルティとして直後の走行点数から-5 点減点、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 36 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」走行後の合計点数の高い者を勝者とする。また、再対戦となった場合、再対戦は点差無しの一歩状態から開始する。
  - 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付かない場合には、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。
  - ⑫ 追走のスタート位置は、後追い車が先行車と車間を詰めやすいレイアウトとされ、公式練習前に決定され、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ず、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、当該走行の得点に-2 点のペナルティを加算する。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、採点区間においては先行車の最初の振り出しまたは振り返りを妨害するような位置に後追い車がいってはならない。この行為は妨害行為として-5 点以上の減点、または反則負けとする。
  - ⑮ 追走スタート時に赤シグナルが点灯してから赤シグナルが消灯する間に車両が動いた場合には、その走行得点から反則として-10 点される。赤シグナル点灯後は黄ランプ(ディレー合図)が点灯しない限り、片方の車両がスタートしなかった場合であってもスタートをして競技継続しなければ成らない。
- 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の罰則は、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走行得点に-2 点減点の罰則とする。
- 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ても、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 単走競技中に、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る。この場合、ピット・パドック内でのセッティング変更やタイヤ交換以外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 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大会審査委員会で決定し、これを運用する。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 上記外の状況については、競技長の提案に基づき、当該競技会の大会審査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」4 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 採点と審判員の判定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走行中の反則等の採点、および追走後追い車の先行車との車間距離判定をおこなう。また、追走時の走行ミスや接触に伴う走行中断（追走インコンプリート）の判定とその起因者判定を行う。

##### 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 DOSS 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・振り返し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。

DOSS 採点は、単走の場合は小数点 2 位までとし、追走の場合は小数点第 1 位を四捨五入した整数点とする。

##### ② 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. 単走では路面状況変化時の追走進出 16 台は a.項の補正に関わらず、各グループに案分して順位を決定する。

c. この時の単走順位決定は b.項にて選出されたものを a.項補正点数をもって 16 位までを決定し、17 位以下は前記 16 位までを除くものの中で a.項補正点数をもって 17 位以下の順位を決定する。

d. 追走での a.項適用は 1 本目と 2 本目で同じ補正係数を適用する。

##### ③ 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。

単走時には計測自体に不具合がある場合は、走行毎に再走行を1回のみおこないこれを採点する。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。

追走時の計測自体の不具合がある場合には、計測できた片方の点数を基本に審判員が DOSS 計測点を決定して全体採点に使用する。両者共に計測できなかった場合は、その走行分を再走行する。

#### ④ 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無線発信は禁止とする。

### 3) 審判員の採点評価要素

#### ① 単走

- a. 1 動作でドリフトを開始できていないと審判員が判定した場合には、発生毎に-5 減点する。
- b. ドリフトアンダーがあったと審判員が判定した場合には、発生毎に-5 減点する。
- c. 指定ゾーンを通過できなかった場合は、発生毎に-1~-3 減点する。
- d. 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。
  - ・ 1 または 2 輪のコース外走行 ; -2 点 ただし、追走時の後追い車は 2 輪のコース外までは適用されない。
  - ・ 3 または 4 輪のコース外走行 ; -5 点
  - ・ セクター不通過判定の場合は、その区間点を 0 点とする。

#### 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が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。

#### ② 追走

- a. 先行車と後追い車双方とも単走同様に反則等の減点をおこなう。ただし、後追い車には指定ゾーン不通過減点と 1~2 輪のコース外走行減点は適用しない。
- b. 後追い車には先行車に接近する事で追加点を与える。接近状態を判定する区間とその内容は大会特別規則または大会初回のブリーフィング資料に示され、ブリーフィングにて詳細が示される。接近加点の総点数は 6~12 点の間で大会毎に定められる。  
この加点を 1 点も得られなかった場合には、追走努力不足判定として-2 点減点とする場合がある。
- c. 本シリーズ規則の 10.3) および 10.4) ② に規定された反則等に対する減点を適用する。
- d. 追走は 2 台で走行することが原則であり、一方の走行状態が連続しなかった時点で走行中断（追走インコンプライト）として直前までの走行得点とする。この判定は審判員がおこない、中断に対して-20 点を DOSS 得点から減点する。中断の原因が 100% 一方にある場合は原因となった方に-20 点、双方均等に責任がある場合はそれぞれから-10 点、責任に差がある場合には-15 点と-5 点をそれぞれから減点する。
- e. 対戦相手の走行に顕著な影響を与えていないと審判員が判定した場合には走行が継続させるが、顕著な影響があったと判定した場合には走行中断とする。この状況での採点は前項 d と同様に扱う。

### 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. 単走順位は 2 本走行のベストスコアで決定し、同点の場合の順位決定は、2nd ベストスコアで決し、それも同点な場合にはシリーズランキング上位者をそれぞれ上位とする。

② 追走勝敗決定

- a. DOSS 採点と審判員による 11.3) ②の各号によって採点の合計点を走行得点とする。
- b. 両車の 1 本目と 2 本目の走行合計得点が上回った方を勝者とする。
- c. 両者の合計得点に 1 点を超える差がない場合は、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点数（小数点 1 位まで）が高い方、それも同じ場合には接近加点の多い方、それも同じ場合は単走決勝順位上位者を勝者とする。

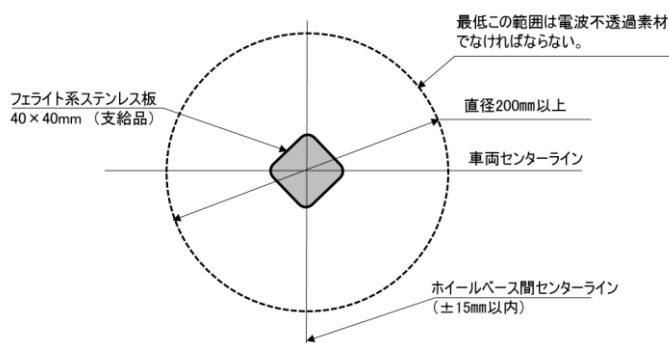
5) DOSS 取付装置設置

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

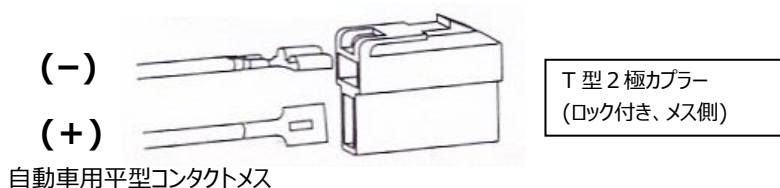
車両センターラインのホイールベース中間点に当たるルーフ上に取り付ベース板(支給品：フェライト系ステンレス板 40mm 角両面テープ接着)を全車設置しなければならない。ホイールベースセンターがフロントガラス部に掛かる場合は、フロントガラス後端から 60mm 位置に設置することとする。この部分のスポンサー表示等についてはアンテナ装着が優先される。なお非金属材料のルーフについては、同時にこの部分(室内側でも可)に直径 200mm 以上を金属シート(アルミテープ等)により、電波遮蔽対策されなければならない。

GPSアンテナ取り付け位置図



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)が固定的されていなければならない。

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 10.8)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。再車検時の車両規定不適合、7.2) ⑥に該当するタイヤのビード落ちがあった車両の競技者であっても、競技が終了している場合には審査委員会が順位無効としない限り当該大会での順位は認定される。

### 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 3 位以下は段階的に、追走準決勝、追走ベスト 8、追走ベスト 16 それぞれの敗者内で単走上位順とする。

② 追走競技における最終勝利者を 1 位優勝とし、その最後の対戦者を 2 位として認定する。両者走行できなかった場合は、単走決勝結果を反映して順位を認定する。

## 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。ただし、車両規定違反、7.2) ⑥に該当するタイヤのビード落ち、車両重量による使用可能タイヤサイズ違反があった車両の競技者には当該大会のポイントは与えられない。

### 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	15	16
p	20	16	15	14	13	12	11	10	8	7	6	5	4	2	1

### 2) ドライバーズポイント

- ① 当該大会順位に応じて下表の単走と追走順位ポイントを加算したドライバーズポイントが付与される。
- ② ドライバーズ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シリーズ順位を決定する。

単走順位	1 位	2 位	3 位	4 位
ポイント	4	3	2	1

順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
p	25	21	18	16	13	12	11	10	8	7	6	5	4	3	2	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)
p	26	20	15	10	6	3

### 4) 競技不能時のポイント

- ① 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
  - a. 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。
  - b. 本規則 10.8)③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。
  - c. 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。
- ② 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
  - a. この時点で追走競技は成立とする。
  - b. 本規則 12 項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
  - c. 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。
- ③ 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
  - a. 本規則 12 項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
  - b. 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。
- ④ 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
  - a. 本規則 12 項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
  - b. 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。
  - c. 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

- 1) 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。

- 2) 車両規定違反、7.2) ②に該当するタイヤのビード落ち、車両重量による使用タイヤサイズ違反があった車両の競技者には当該大会の賞金は与えられない。

## 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。

## 17. プロモーション規定

### 1) 大会内プロモーション活動

シリーズスポンサーおよび大会スポンサーの大会内プロモーション活動はシリーズプロモーターとの契約内容で規定されるが、エントラントは以下に従わなければならない、チームスポンサーはエントラントの管理下での活動でなければならない。

- ① エントラントは、D1 グランプリシリーズのファンサービスに努めなければならない。
- ② エントラントに帰属するすべての者は以下の D1 グランプリシリーズ付帯イベントに協力し、スケジュール通り参加しなければならない。
  - a. オープンピット
  - b. ピットウォーク(ドライバーは最低 20 分間ファンサービスに努めること)
  - c. ドリフトクルーズ(競技外でのコース内走行による車両プレゼンテーション)
  - d. D1 JAPAN ORGANIZATION より指定された車両による同乗走行
  - e. セレモニー
  - f. その他 D1 JAPAN ORGANIZATION が D1 発展のために必要と指定されたイベント
- ③ エントラントおよびチームスポンサーがパドックでプロモーション、ファンサービス等をおこなう場合は通行の妨げにならないよう配慮しなければならない。
- ④ エントラントは D1 JAPAN ORGANIZATION が指示した場合を除き、公式スケジュール期間中はピットを閉鎖することができない。
- ⑤ エントラントに帰属するすべての者は、公式映像制作に積極的に協力しなければならない。
- ⑥ エントラントは D1 JAPAN ORGANIZATION がおこなうプロモーション活動を円滑に進行させることに協力しなければならない。
- ⑦ エントラントおよびエントラントに帰属するすべての者のいずれかが本規則 17.1)の規定に違反した場合は、D1 規則とは別に、D1 JAPAN ORGANIZATION により以下のいずれか、または組み合わせによる罰則が課せられる。D1 JAPAN ORGANIZATION は当該罰則を適用するにあたっては、当該エントラント関係者から十分な事情聴取を行ってから判定を下すものとし、その決定に対してエントラントは抗議権を持たない。



- a. 勧告(口頭または文書による勧告)
- b. 注意喚起(公式ホームページまたは公式通知にて告知)
- c. 制裁金(1万円以上)
- d. 当該年度の参加登録抹消(該当大会以後の参加取り消し)
- e. 当該年度または当該大会の獲得ポイント剥奪
- f. 次年度のシード権剥奪
- g. 次年度の参加登録拒否

## 2) シリーズプロモーター管理以外の表示・露出

- ① D1 グランプリシリーズに関連した競技会以外のロゴおよび主催団体等のロゴを D1 JAPAN ORGANIZATION の許可なく如何なる場所にも表示・露出してはならない。
- ② シリーズスポンサーおよび大会スポンサー以外の社名・ロゴ露出、PR 活動は D1 JAPAN ORGANIZATION の許可なくおこなってはならない。
- ③ シリーズスポンサーおよび大会スポンサーに独占露出契約をしている協賛社(2019 年はエナジードリンク)がいる場合は、その企業の競合となる社名表示・ブランド表示、ロゴ露出を含む PR 活動は認められない。
- ④ 車両、レーシングスーツ、ヘルメット、チームウェア等への社名表示・ロゴ露出は認められる。ただし、大会協賛タイヤメーカー以外のタイヤメーカーおよびタイヤブランド等の社名表示・ロゴ露出は一切認められない。
- ⑤ 本項の違反行為により協賛スポンサーの権益が侵された場合には、その権益侵害相当の制裁金または相当する罰則が適用される。

## 3) 大会協賛タイヤメーカーの露出

大会協賛タイヤメーカーはそれぞれ異なる露出条件が設けられる。セレモニー時のドライバーのキャップ着用については、全ての大会協賛タイヤメーカーに認められる。

- ① オフィシャルタイヤスポンサー
  - a. 競技車両および展示車両へのロゴ貼付は、台数、サイズ、場所に制限なく認められる。
  - b. チーム名ならびに車名にタイヤメーカー名、タイヤ名およびブランド名の使用が認められる。
  - c. レーシングスーツ、チームウェアへのロゴ貼付に制限はなく認められる。
  - d. チームピットでのロゴ露出は制限なく認められる。
  - e. セレモニー時ののぼり掲出数は 3 本までとする。
  - f. タイヤ表面にブランド名またはロゴを白塗りして表示することが認められる。
- ② パートナータイヤスポンサー
  - a. 競技車両および展示車両へのロゴ貼付は、4 台までに限られる。また、そのサイズは 675cm<sup>2</sup>以内とし、貼付箇所は 4 箇所までとする。
  - b. チーム名ならびに車名にタイヤメーカー名、タイヤ名およびブランド名の使用が認められる。
  - c. レーシングスーツ、チームウェアへのロゴ貼付に制限はなく認められる。
  - d. チームピットでのロゴ露出は 4 チームまで認められる。
  - e. セレモニー時ののぼり掲出数は 2 本までとする。
  - f. タイヤ表面にブランド名またはロゴを白塗りして表示することが認められる。
- ③ サポートタイヤスポンサー
  - a. 競技車両および展示車両へのロゴ貼付は、2 台までに限られる。また、そのサイズは 300cm<sup>2</sup>以内とし、貼付箇所はリアフェンダー、リアバンパー、フロントバンパーのいずれかで 4 箇所までとする。

- b. チーム名ならびに車名にタイヤメーカー名、タイヤ名およびブランド名の使用は認められない。
- c. レーシングスーツ、チームウェアへのロゴ貼付は、左右いづれかの胸部に 35cm<sup>2</sup>以内で認められる。
- d. チームピットでのロゴ露出は、0.9m×5m のバナー 1 枚までとし、2 チームにのみ認められる。
- e. セレモニー時ののぼり掲出数は 1 本までとする。
- f. タイヤ表面にブランド名またはロゴを白塗りして表示することは認められない。

#### 4) 大会外での表示・露出

- ① D1 競技車両を展示・露出する場合は、8.1)の通りでなければならない。
- ② D1 ドライバーがレーシングスーツで露出する場合は、8.2)の通りでなければならない。

#### 5) シリーズクレデンシャルパスの発行

- ① シリーズプロモーターは、ドライバーおよびチーム員に配布するパスとは別に、シリーズクレデンシャルパスをエントラントに対して発行する。また、その規定は以下の通りとする。
  - a. シリーズエントリーチーム(参戦車両 1 台につき) ⇒5 枚
  - b. スポットエントリーチームは参戦時のみの発行 ⇒3 枚
  - c. レースクイーンおよびコントローラー用として、登録人数に合わせて最大 5 枚発行する。
  - d. 規則違反、またはオフィシャルスタッフの指示に従わないことが認められたチームに対しては、次戦または翌年より枚数が制限される。
  - e. 紛失等の際に再発行するシリーズクレデンシャルパスは 1 枚につき 5 万円(税込)とする。
- ② 以下のドライバーに対し、シリーズクレデンシャルパスを発行する。
  - a. スーパーライセンス保持者 ⇒2 枚
  - b. 前年度終了時ドライバーズランキング上位 8 名 ⇒3 枚

#### 6) レースクイーンの活動

- ① 登録と変更
  - a. D1 グランプリシリーズに参加するレースクイーンは、すべて管理責任者であるスポンサーまたはエントラントが期限までに D1 JAPAN ORGANIZATION に氏名(本名および芸名)をレースクイーン登録申請書にて登録しなければならない。
  - b. 登録できる人数の上限は、レースクイーン 4 名とコントローラー 1 名までとする。
  - c. 登録の変更がある場合は、大会開催週の月曜日までに D1 JAPAN ORGANIZATION に申請しなければならない。
- ② D1 グランプリシリーズ付帯イベントへの参加
  - a. D1 グランプリシリーズ付帯イベントとは、オープニングセレモニー、表彰セレモニーと、プロモーターが指定したものである。
  - b. D1 グランプリシリーズ付帯イベントに参加を希望する場合は、登録されているレースクイーンのなかから以下の人数内で、毎戦必ずコース入場誓約書を D1 JAPAN ORGANIZATION に提出しなければならない。
    - ・スポンサー所属レースクイーン ⇒ 上限 4 名までとする
    - ・エントラント所属レースクイーン ⇒ 上限 2 名までとする
  - c. コース入場誓約書の提出期限は当該大会開催週の月曜日までとする。
  - d. D1 グランプリシリーズ付帯イベントには、申請された者以外の入場は許されない。
  - e. バドックでプロモーション、ファンサービス等をおこなう場合は、通行・運営の妨げにならないように配慮しなければならない。

③ 規定違反による罰則

本規定に違反した場合、当該スポンサーおよびエントラントに対して以下の罰則を科すものとする。

- a. 最初に規定違反が発覚した場合は、当該レースクイーンを戒告処分とする。ただし公序良俗に反した者は、最初の違反でシリーズクレデンシャルパスを没収する。また減員による追加、変更申請は認めない。
- b. 戒告ののち、規定違反行為を再度おこなった場合は、本規定に則って発行しているシリーズクレデンシャルパスを没収し、D1 グランプリシリーズ付帯イベントへの参加を禁止する。また減員による追加、変更申請は認めない。