

# D1ライセンスシリーズ規則

D1規則に基づき、D1ライセンスシリーズ(略称:D1 LIGHTS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ライセンスシリーズ(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国内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	4月23日(金)~4月24日(土)	奥伊吹モーターパーク
Round 2 Round 3	5月22日(土)~5月23日(日)	名阪スポーツランド
Round 4 Round 5	7月10日(土)~7月11日(日)	日光サーキット
Round 6 Round 7	9月4日(土)~9月5日(日)	備北ハイランドサーキット
Round 8	10月1日(金)~10月2日(土)	奥伊吹モーターパーク

## 3. 参加チーム

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。  
チーム員は他のチームと兼任する事が出来るが両方のチーム員として登録されて居なければならない。
- 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当日会場にいるチーム員に文書にて委任されていないといけない。
- 3) 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。

- 4) 参加チーム名は参加者名やスポンサー名等およびそれらの組合せが望ましい。また、車両名はスポンサー名やチーム名等に加え、車両通称または型式の組み合わせが望ましい。  
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)

#### 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-GPドライバースライセンストリまたはD1-ADドライバースライセンストリ保有者に限られ、さらに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2)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、エントラントマイページより、期限ないに必要書類を提出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。  
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 : 優先エントリー扱いで年間を通してエントリーできるが、全戦出場を義務とする。  
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。  
a. 年間エントリー費 : 280,000円/台  
b. スポットエントリー費 : 45,000円/台

#### 3) エントリー制限

- ① 2021年各競技会のエントリー台数を60台までに制限する。(ただし、安全性・競技性を損なわない前提で変更となる場合がある)  
② エントリー受付は年間エントリー者を優先する。  
③ 年間エントリー者以外の参加受付優先順位は以下とする。  
a. 当年シリーズポイント獲得順。ただし第1戦は前年度成績上位順とする。  
b. 前回競技会エントリー制限でエントリーが受理されなかった者でエントリーを希望する者  
c. 正規エントリー手続完全完了順

#### 4) 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、D1事務局の指定する参加誓約書用紙を使用し、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戦時のシード権者前年ランキング順とし、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。ドライバースランキグは本規則14項に定めるドライバースポイント順に決定される。  
ただし、2021年の本シリーズでは予選を行わない為にシード権者は設定しない。

#### 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、下記の装備とする。  
① ドライバースーツはFIA-8856-2000規格またはSFI-3.2A/5、3.3/5規格に適合する素材もしくは不燃性素材を使用した2レイヤー以上のオーバーオール型ドライバースーツ、および不燃性素材を使用したバラクラバ、アンダーウェア上下、ソックス、グローブ、シューズ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スーツ、バラクラバ、アンダーウェア上下、ソックス、シューズ、グローブを推奨する。  
② ドライバーヘルメットは4輪用のフルフェイスタイプでなければならない。なお、製造日より10年以上経過したものは使用できない。  
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を推奨する。

- 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システムの使用を義務付ける。  
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。

## 8. 参加車両

### 1) 競技車両要件

- ① 本シリーズの参加車両は、D1規則付則-C2の2021年D2車両規定に準拠した車両、およびD1 JAPAN ORGANIZATIONが特別に認めた車両とする。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 同競技期間中の車両変更は認められない。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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、1回でも105db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。なお、競技会場の規定により競技会特別規則で規制された音量制限が有る場合にはその制限音量が適用される。

### 2) タイヤ要件

- ① 使用できるタイヤはD2車両規則に定めるタイヤに限られ、参加者は使用タイヤの寸法諸元値が記載されたカタログ等の資料を携行しなければならない。
- ② 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 競技車使用燃料は、石油会社で生産され、通常のガソリンスタンドのポンプから販売されている無鉛ガソリンまたは軽油でなければならない。
- ② 燃料は20L以下の金属製携行容器でのみ競技会場に持ち込むことができる。

### 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 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。第3戦以降は事務局から自動的に割り振られる。
- 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ドライバーを有する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。

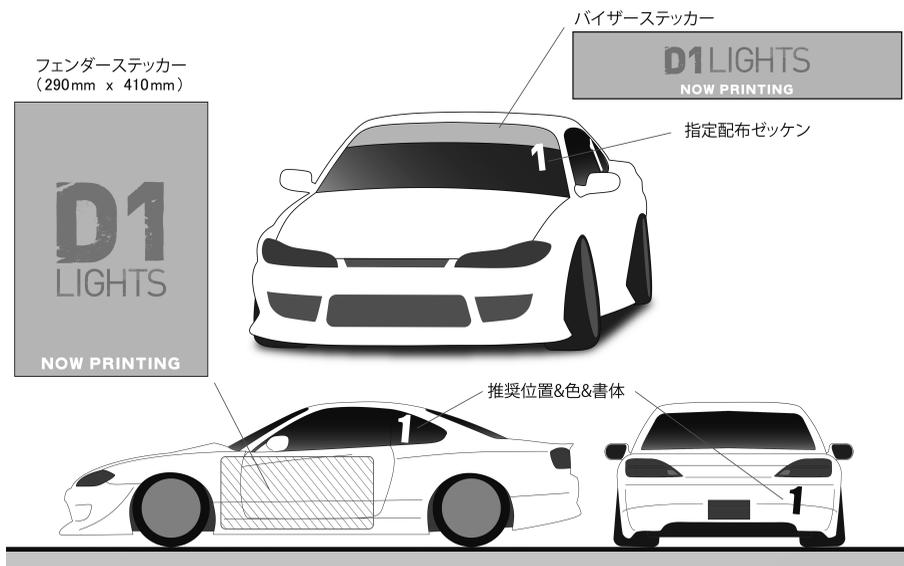
### 1) 車両表示義務

D1ライツ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、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 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。
- ③ 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)
  - b. 左右ボディ側面
  - c. リヤバンパー(任意表示)
- ④ 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 (図はサンプル)



## 10. 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ない、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D2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ない、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。
- 6) 追走トーナメントにおいて、ベスト16の1対戦目敗者より順次、指定場所にて車両保管し、再車検をおこなう。保管開始後30分経過時点で装着タイヤの空気圧を技術員が測定し、1.2kg/cm未満の車両はいかなる場合もリザルト抹消とする。空気圧の測定は事務局指定の測定器でおこなう。

## 11. 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。  
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  
スポッターとして登録されたチーム員とドライバー以外の者の立ち入りが禁止される。

### 2) 単走規定

#### i. 単走決勝

- ① 単走決勝は、エントリーリスト逆順でグループ毎に走行する。走行本数はグループウォームアップに加え採点走行2本とする。
- ② 単走決勝の採点は12項「D1ライセンスシリーズ採点方法」に基づき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。

#### ii. 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レーズ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。

### 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)



ベスト16

- ② Best16対戦ではウォームアップ走行を1周行うが、best8対戦以降については大会特別規則書またはプリーフィングにて会場毎にドライバースプ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3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、ガソリン給油は認められない。
- ⑤ 1対戦中の先行・後追いの間ではタイヤ交換および空気圧調整は禁止される。
- 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36項ペナルティの対象とされる。
- ⑩ 追走競技の採点は12項「D1ライツシリーズ採点方法」に基づき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。
- 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 単走競技の場合は中止となった走行グループの最初から走行を開始する。
- 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本目からやり直して再開する。

#### 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・バ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 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、競技長とレースダイレクターの協議により決定し、新たなタイムスケジュールを運用する。
- 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、競技長とレースダイレクターの協議で対応を決定する。

## 12. D1ライツシリーズ採点方法

D1ライツシリーズではD1規則付則-B「採点基準」に基づき、以下記載に基づき競技採点を行なう。

### 1) 審判体制

審判員2名以上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国内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ことを原則とする。また、追走の接触判定、反則判定をおこなう。

2) 競技採点

競技採点はD1規則付則-B「採点基準」に基づき以下のように行われる。

① 採点に影響する反則行為等の減点

- a. 11項「競技規定」で定められたペナルティは審判員採点結果から減点されて競技採点結果とされる。
- b. 走行中にボンネット、ドア、ハッチ、トランクリッドが開いた場合、外装部品の脱落および引きずりがあった場合はその走行は無得点または対戦相手に対して-4ランクとされる。
- c. トラックの指定部分のコース外走行はそれぞれ以下の減点とされ、発生毎に減点される。
  - ・コース外走行：-2点（追走の場合は-1ランク）
  - ・4輪コース外走行：-5点（追走の場合は-3ランク）

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。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。
- d. 追走時に先行車の後追い車への走行妨害と判定された場合はオブストラクションとして後追い車にランク加算する。  
原因が100%先行車にあり、後追い車をスピンさせた場合を4ランクとした基準で審判員に判定される。
- e. 追走時に後追い車の先行車への走行妨害と判定された場合はインターフェアとして後追い車のランクを減算する。  
原因が100%後追い車にあり、先行車をスピンさせた場合を-4ランクとした基準で審判員に判定されるが、危険な行為と判定された場合は更に減点される。

② 単走採点

単走採点は走行時のコースコンディションにおける完全な走行と思われるレベルを100点として以下の要素を審判員が判定して点数を決定し、反則減点と合計して単走得点とする。スピン等で走行中止になった場合はその場所により設定された最大獲得点数の上限で採点される。

単走採点の評価要素は以下とする。

採点要素	
速い走行速度の評価	最初の振り出し時の速度が速いかとその程度
	どの部分でも十分な速度を持っているかとその程度
	著しく速度が低下することは無かったかとその程度
	通過点が指定される場合に、その通過点への接近度
	不安定な走行ラインだったかとその程度
安定した大きな角度評価	ドリフト角度の大きさとその安定性が十分だったかとその程度
	大きな角度戻りが有ったかとその程度
	サイドブレーキの多用が有ったかとその程度
	シフト操作のミス等で走行の乱れが有ったかとその程度
	著しいステアリング修正操作等が有ったかとその程度
	ドリフトアンダーが有ったかとその程度



採点要素	
鋭い振りの評価	振りのクイックさが有ったかとその程度
	振りのタイミングの遅れが有ったかとその程度
	振りの後に角度が決まらないことが有ったかとその程度
	2度振りが有ったか
	チャレンジ性が見受けられたかとその程度

### ③ 追走

- a. 先行車には単走の走りが要求され、12.2)②に基づく単走採点内容から先行車の走行ランクを決定する。複数審判の場合は主審の評点で先行車の走行ランクが決定される。
- b. 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。  
相対ランク評価は低速・高速コーナー別に-1~1で判定して各コーナー分を加算して走行状態の相対評価とする。  
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。
- c. 単独スピンやコースアウトで追走状態が継続できなくなった場合は、対戦相手に対して-4ランクとされる。
- d. 先行車との車間距離が接近した状態を持続する事で後追い車はランク加点されるが、車間距離は原則ドリフト角度が同程度もしくは大きな角度であることが条件とされ、車間距離はリアホイール間の距離で判断される。  
この時、高速コーナーと低速コーナーでは加点される車間距離判断はコースによって異なる。
- e. 追走車両のコース外走行は、先行車との距離が短い時は判定を緩和されるが、車間距離が十分にある場合は先行車と同様にランクダウン判定される。
- f. 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。

### 3) 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および他の反則減点を含めた単走得点の内最も高得点を単走得点とする。
- b. 同点の場合の順位決定は、2ndベストスコアで決し、2本共同点の場合はシリーズランキング上位者を上位とする。

#### ② 追走勝敗決定

- a. 審判員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、11.3)①で定められた回数範囲で再対戦して勝敗を決する。

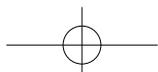
## 13. 大会順位の決定

本シリーズでは、本規則11.8)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、8.2)②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レースダイレクター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。

付則-D2



## 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位と認定する。

## 14. 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を認定する。

ただし、車両規定違反、8.2)②に該当するタイヤのビード落ち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	14	15	16
ポイント	20	16	15	14	13	12	11	10	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
ポイント	25	21	18	16	13	12	11	10	8	7	6	5	4	3	2	1

### 3) 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11.8)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13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13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13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。

#### 15. 賞典

- 1) 各大会参加者には、各大会順位により定められた賞典が授与される。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典が授与される。
- 2) 車両規定違反、8.2)②に該当するタイヤのビード落ちがあった車両の競技者には当該大会の賞典は与えられない。

#### 16. 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、制裁金がある場合にはD1 JAPAN ORGANIZATIONの裁定で制裁金金額が決定され公示される。

#### 17. 反則金・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科される反則金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ライツシリーズの発展に資する用途とされる。反則金または制裁金の支払いは、D1規則の36.7)に従うこと。