

2023年D1 総会資料

2023年1月13日
D1事務局

1. ご挨拶 2023のD1が目指すもの
2. 2023シリーズスケジュール
3. 2023レギュレーション改正点要旨
 - 1) タイヤレギュレーション改正
 - 2) 5分ルール再定義
 - 3) スタートルール再定義
 - 4) 外装品損傷時/自走できない車は走行不可明記
 - 5) DOSSエラーのフローの再定義
 - 6) チーム名定義 変更
 - 7) タイヤ/車重関係表バランス変更
 - 8) コントロール燃料2024から導入検討
 - 9) DOSS関係車両レギュレーション
 - 10) ハブボルト/
フロントセクションの構造見直しをお願い
 - 11) アンケート
4. D1ライセンス変更点
 - 1) タイヤレギュレーション改正
(D1GP同様10.5以下)
 - 2) タイヤ規定導入時期、
 - 3) 車両規定
 - 4) 2024以降のマシンの在り方を検討
5. 質疑応答

1. ご挨拶 2023のD1が目指すもの

はじめに

2022シーズンは開催スケジュールの変更、競技における運営不備、事故等があり、ご迷惑をお掛けして大変申し訳ありませんでした。皆様の多大なご協力のおかげで昨シーズンを乗り切ることが出来たと思っております。心より御礼申し上げます。有難うございました。

さて、2023シーズンにおきましては、筑波、お台場会場の復活で、より多くの観客が見込まれます。よりエンターテインメント性の高いイベントを目指すと共に、具体的な安全対策、スムーズな運営に対する施策等を実施する予定ですので、何卒引き続きご協力賜りますようお願い申し上げます。

株式会社サンプロス
代表取締役
鈴木賢志

1. ご挨拶 2023のD1が目指すもの

2023年D1の方向性について

①高い安全性と共に円滑な競技運営を目指す

実行委員会の設置し、安全基準の見直しや円滑な運営に対する施策、レギュレーションに関する議論等を行います。

②関係各社、団体とのコミュニケーション向上

2022年より実施していますが、各タイヤメーカーとの合同会議、エントラント会への情報共有会議を月1回実施します。各課題に対しての議論と決定を目的としていますが、実行委員会での決定事項、検討事項等も報告します。

③環境への取り組み

2022年から実施しているD1ネクスト10プロジェクトの項目にもある環境対策に関して、段階的に実施し、2024年のルール化を目指します。

④エンターテインメント性の向上

2023シーズンは年間を通じてより多くの観客動員を見込んでいるため、イベント演出にも注力する予定です。エントラントの皆様、スポンサー各社様にはご協力の要請をするかと思いますが、何卒ご協力お願い致します。

2. 2023シリーズスケジュール

2023 D1 GRAND PRIX SERIES開催予定

ラウンド	開催日	開催場所	都道府県
RD.0	4月23日	富士スピードウェイ	静岡県
RD.1&2	5月13日・14日	奥伊吹モーターパーク	滋賀県
RD.3&4	6月24日・25日	筑波サーキット(予定)	茨城県
RD.5&6	8月26日・27日	エビスサーキット	福島県
RD.7&8	10月28日・29日	オートポリス	大分県
RD.9&10	11月11日・12日	お台場 NOP地区	東京都

※上記日程は本日時点での暫定となりますので変更となる場合があります。

3. 2023レギュレーション改正点要旨

1) タイヤレギュレーション改正

S2WR2規定は導入せず、2022年と同様の転がり抵抗係数10.5以下のルールとします。ただし2022年は規制のなかったフロントタイヤも同様に、事務局から登録タイヤとして発表されているタイヤしか使用できません。また大会によって使用できる本数を指定します。決勝ではEXタイヤが導入できる2021年のルールをイメージしています。

2) 5分ルール再定義

迅速な進行と安全な競技を目指して下記のように定義します。

「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。競技長からの**作業開始宣言は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。5分以内に作業が終了しない場合は、ペナルティとして直後の走行点数から-5点減点、更に1分以内に作業が終了できなかった車両は走行権利が失われる。**」

3) スタートルール再定義

スタート直後のシケインの強化は2023年も継続します。フライング／ジャンプスタートに関しては映像判定ではなく、あくまでスターターの判断にゆだねます。

「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前進したと**スターターが判断した**場合には、その走行得点から反則として-5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ならない。なお、シグナルがトラブルなどで使用不可能となった場合は、オフィシャルによる手信号でスタートする」

3. 2023レギュレーション改正点要旨

4)外装品損傷時は走らせない、自走できない車両は走行できない旨明記

昨年までは最低限の補修さえできれば走らせることがD1の方針でしたが、今シーズンより、よりきつく走行中止の判定を行います。また、追走時も牽引やフォークで戻った場合は走行できないこととします。ただし2本目で壊れた場合は上位ラダーに進出できるものとします。

「外装部品が不完全と判断した車両は走行できない」

「1本目走行後、自走でプレステージラインに戻れない場合は2本目の走行権利が失われる」

5)DOSSエラーのフローの再定義 再走行はさせない。

いままではDOSSエラーは基本的に再走行でしたが、単走／追走を含めて再走行は行わないものとします。具体的な運用のフローは検討中です。

a.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。

b.単走時に**は**計測自体に不具合がある場合は、**審判員によって順位を認定する**。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。

c.追走時の計測自体に不具合が有る場合には、**一時競技を中断し、映像による判定を行うことを原則とする**。追走入れ替え2本目にデータ不良が発生した場合は、1本目のDOSS得点を無効とし、1本目2本目ともに『すでに走行した映像』による判定を行う。

3. 2023レギュレーション改正点要旨

6) チーム名定義 変更

基本的にシーズン途中でのチーム名変更はできないものとします。

参加チーム名はJAF登録エントラント名を原則とする。車両名は「スポンサー名またはエントラント名+車両通称または型式」の組み合わせとする。また、両方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)原則として定められたチーム名はシーズン途中で変更することはできない。シーズン途中で変更する場合は別チームとして扱う。

<以下テクニカル関係>

7) タイヤ/車重関係表バランス変更

ゲームバランスを考慮して、おおよそ下記のように変更します。

285使用可能重量1275kg→1350kg程度へ

8) コントロール燃料

環境問題の観点から2024シリーズにはE85燃料に統一したいと考えています。その前段階として準備が整いしだい2023シリーズから燃料の販売をおこないません。

9) DOSS関連車両規定

昨年ノイズが多く発生しDOSSエラーの要因ではないかと考えられる下記への対策をお願いいたします。またケーブルの損傷防止のため、窓ガラス付近に穴を設けていただきたくお願いいたします。

- ・リヤラジエター化を行ってトランク部に『電動ウォーターポンプ』を設置している場合には、電動ウォーターポンプと室内の間を金属の壁で完全に隔離しなければならない。
- ・クーリングスーツを使用する場合、室内に設置するクーリングスーツ用の電動ウォーターポンプをアルミテープで覆わなければならない。
- ・窓ガラスは計測器のケーブルが通過できる隙間を作らなくてはならない。

10) フロントセクション構造見直し

現状ではバンパー内部の構造についてはあまり聞いていませんが、パイプとして溶接ではなく、一体型構造物になっているように指定いたします。

11) アンケートのお願い

メールでお送りいたしましたが、ハブボルトの寿命ならびにフロントセクションの構造の調査を行っています。ご協力お願いいたします。

3. 2023レギュレーション改正点要旨

<D1ライセンス関連>

1 タイヤレギュレーション改正

D1GP同様の転がり抵抗係数10.5以下のタイヤとします。ただし開幕が3月と早いので、猶予期間が必要かと考えていますが、ご意見を頂戴します。

2) 車両規定 2024以降のマシンの在り方を検討

現在、D1GPLレベルのマシンと旧SLLレベルの混在しているカテゴリーとなっています。フロアを切ったマシンに関しては補強措置などで、出場を認めています。2023年も同様の方針ですが、2024以降、D1ライセンスを2カテゴリーにわけ、車両レギュレーション別にすることを検討しています。