

2023 レギュレーション改定ポイント説明

<D1GP スポーティングについて>

P55 参加チーム要件

④ 参加者名（チーム名）はJAFエントリー登録名とする。車両名は「スポンサー名またはエントリー名+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、原則として定められたエントリー名（チーム名を含む）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エントリーとして扱われる）

<解説>

チーム名のスポンサー名1社の制限を外しました。ですが、引き続き30文字以内をお願いします。

P58 タイヤ要件

⑥ 追走最終トーナメントに主催者よりエクストラタイヤの使用が許可される場合がある。これに指定されるタイヤは競技長が認めたもので、それ以外のときはタイヤ検査に使用する場合がある。

⑦ 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走行の得点を無効とする。また、接触等によりタイヤが損傷した場合は技術委員長の判断でマーキングタイヤの範囲内で交換が可能となる場合がある。<

<以降略>

<解説>

2022 規定でエクストラタイヤの規定があいまいだったので、規定しなおしました。決勝戦で検査用のエクストラタイヤは使用できますが、競技長の許可/確認が必要です。

またビード落ち判定は、接触などの場合は適用されません。このときタイヤ交換が必要な場合は技術委員長の確認の上、エクストラタイヤが使用可能になります。

P6 1 単走進行規則

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ず、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単走競技への復帰は許されない。

⑭ 自走で自身の走行順までにプレステージラインに戻れない場合は以降の単走走行の権利が失われる。

<解説>

単走時、牽引されてスタート地点に戻った場合は2本目は走行できません。ただし、サンドトラップから抜け出せなく、牽引してもらって抜け出したような場合は、そのあと自走で戻れば2本目の走行は可能とします。

⑰ 外装部品が不完全と判断した車両は走行できない。

<解説>

クラッシュ等でバンパーが破損し、飛散する恐れがあると判断した場合には走行できません。判断基準はパーツの飛散です。軽微な空力パーツ等が外れた場合は原則として走行させます。

P62 追走進行規則

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-3もしくは-5点減点とする。

<解説>

-3の規定を追加しました。-3か-5のどちらかを適用するかは、接触などの状況で審判員が判断します。

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。

<解説>

5分ルールの適用を見直しています。5分ルール開始の宣言／作業開始／作業終了の判定は技術員が行います。

⑦ 追走対戦時に接触等があった場合、該当車両が自走でピット作業エリアに戻れない場合は、審判員が接触の原因を判定し、競技長と協議の基で勝敗を決定する。また、得点は計測が出来ていた部分のみ記録し原因等の加点減点を行い正式結果へ反映する。

<解説>

大きな接触の場合、その原因の判定を審判員がおこないます。DOSSの計測結果はその参考値とします（押されたことでふらつきなどが出た場合は大きくDOSS点が下がるため）。

⑧ 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ことにより、競技上公平性を欠く状況とオフィシャル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を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。

<解説>

2022シリーズで発生した「ちょっとでも動いたらペナルティ」の運用をやめます。またスタート直後の大きいシケインは継続して作ります。しかし、あからさまなフライングはペナルティを取ります。また「相手がフライングしたからスタートをやめました」のようなケースは単純に走行放棄したものとします。

⑰ 外装部品が不完全と判断した車両は走行できない

<解説>

追走でも同様です。パーツ飛散の可能性がある場合は走行をさせません。目的は飛散防止です

⑱ 1本目走行後、自走でプレスト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。

<解説>

単走時と同じように、牽引でもどるような場合は走行終了です。ただし、サンドトラップなどからの引っ張り出すケースは除きます。

P63 ウォームアップ規定

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点の罰則を与える事とする。

<解説>

罰則の量刑があいまいだったため定義しました。

P64 DOSS 運用

③ 計測不具合時の対応

A:機械の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:単走時には計測機器に不具合があった場合は、審判員によって順位を認定する。ただし、あきらかなスピン等があった場合などには、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:追走時の計測機器に不具合がある場合には、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。

<解説>

本年度大きな改正点です。単走時のDOSSエラーの場合、再走行はしません。単走の点数をつけるための別の審判員が、順位を決定し、その順位を単走のリザルトに反映します。正式なやり方/仕組みについては、追って説明します。

追走時にDOSSエラーが出た場合には、映像による判定に切り替えます。2本目でエラーになった場合は、一旦1本目の結果を無効にし、映像判定を1本目からやり直します。

P65 DOSS 取り付け装置

⑤

a:雑音電波対策非金属製のボンネットを使用する場合にはイグナイター付近のボンネット裏面の十分な範囲をアルミ箔（アルミまたは銅テープ可）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イグナイター自体をアルミ箔（アルミまたは銅シート可）で覆

って雑音電波漏出を抑止する対策を行わなければならない。非金属製のルーフを使用する場合には『GPS アンテナ』の室内側面と『テレメトリーアンテナ（シャークアンテナ）』の室内側面の部分に、直径 200mm 以上の金属シート（アルミまたは銅テープ）を貼り付けて雑音電波漏出を抑止する対策を行わなければならない。リヤラジエー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または銅テープで覆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、無線機、アンテナ、カメラ、ロー等の電子機器の取り付けは禁止する。

C:窓ガラスはDOSS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。

<解説>

以前より細かく長い表現になりましたが、基本的な内容は変わっていません。引き続き雑音対策の徹底をお願いします。また DOSS ケーブルの隙間を作っていただけのご協力をお願いいたします。

<車両レギュレーション関係>

P30 タイヤ規定

7.1.1)使用するタイヤはモールド成形品でなければならず、追加のグルーピングは許されない。トレッドパターンのシー・ランド比（溝部面積÷トレッド面積）は未使用状態で 22%以上でなければならない。ただし、未使用状態で最深部の深さが 1.6 mm未満のネガティブパターンはランド部として扱われる。参加者は、メーカーから主催者に資料提供されていない場合には使用するタイヤのトレッドパターン図面または石刷り図面を提出しなければならない。また、タイヤは UN/ECE Regulation No.117 02（以降 R11702）の Stage 2 に適合していなければならない。（以降 S2WR2）S2WR2 の認証を取得していない場合は、これと同等で有る事を示す試験データの提出が必要となる。但し 2023 年は Rolling Resistance Coefficient（転がり抵抗係数）のみが R117-02 の Stage 2（10.5N/kN 以下）で有る事を示す試験データの提出で使用可能となる。

<解説>

今年度も転がり抵抗係数 10.5 以下のタイヤのみ使用できます。なお前後ともに公式通知で公示されているタイヤのみが使用できます。

競技車輛重量区分 (kg)	< 1275	≤1275
(最大呼び幅 Size)	(265) まで	(285) まで
最大断面幅 (mm)	≤ 282	≤ 302
最大外径 (mm)	≤ 703	≤ 746

7.1.2)使用できるタイヤサイズの最大サイズは、走行可能な状態において右の表（図 7-1）の範囲でなければならない。また重量区分はシーズン途中でも変更される場合がある。

<解説>

タイヤサイズと重量の対応は昨年度と同じになりました。ただし、BoP 的に活用できるよう、「シーズン途中でも変更する」規定を導入してあります。今年度は勝ちすぎる車両が出たときに、この規定を使用する可能性があります。

P71 ホイール

7. 2. 3) ハブボルトは如何なる場合によっても破損が起きない様、適切に管理されなければならない。公式走行中にホイールが外れた場合は以降の走行権利を失う。

<解説>

ホイール脱落に関しては今シーズンは厳しくする予定です。練習走行でホイールの脱落が起きた場合、そのラウンドの走行はすべてできません。たとえば金曜日に脱落した場合は金／土ともに走行できません。ラウンドが切り替わる日曜日は走行可能です。なお任意練習走行中には適用しません。

P33 フレーム等の加工

10.4.5)バンパー又はそれに代わる機能構造は維持されなければならない、パイプ構造化した場合には、直径又は1辺は25～40mm、厚さ1.6～3.2mmのスチールパイプで少なくともサイドフレーム幅を超えてバンパーカバー内側に近接する位置で保持しなければならない。また、如何なる衝撃にも耐え、脱落しない構造でなければならない。

<解説>

バンパー関連、脱落しないような構造作りをお願いします。

<D1 ライツ>

P75 車両検査

10. 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採点走行に出走できない。

<解説>

昨年までは車検通過ステッカーが無ければ練習走行もできませんでしたが、今年度から練習までは走行できるようになりました。ただし、ステッカーなしでは単走には走行できません。

P77

⑩外装部品が不完全と判断した車両は走行できない。

<解説>

D1GPと同様にパーツの脱落／飛散防止が目的です。取り付け状態／破損状況などを技術員が判断します。

P77 追走規定

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ず、競技長から警告が出される場合がある。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。

<解説>

5分間ルールを整理しました。ただし誤記があり、-5点減点ではなく1ランク減点として運用します。正式にはこの後ブルテンを発行して対応します。

⑯外装部品が不完全と判断した車両は走行できない。

⑰1本目走行後、自走でプレスト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。

<解説>

追走でも同様です。パーツ飛散の可能性がある場合は走行できません。目的は飛散防止ですので、前後入れ替えのとき、後追いのリヤバンパーが無くても走行させる場合があります。その後、再対戦になり、先行の順番になった時には走行できないことになります。また牽引でもどるような場合は走行終了です。ただし、サンドトラップなどからの引っ張り出すケースは除きます。

<減点>

P79 競技採点

C:コース外走行【単走】 1輪～2輪 -1点減点

3輪～4輪 -3点減点

コース外走行【追走】 1輪～2輪 -0.5ランク

3輪～4輪 -2ランク

コメントの追加 [T11]: 単走もバンパーなしでは走行できない明記

ゾーン【単走】アウト側、イン側 -1 点減点

ゾーン【追走】アウト側、イン側 -0.5 ランク

<解説>

ランク判定などが混在していたので整理しました。上記は原則となり、フリーフィングでの審判員の公示が最終となります。

P80 単走得点および追走勝敗決定

②両者の走行合計ランク(平均)が 0.25 を上回った方を勝者とする。

<解説>

2022 ルールブックは「ランク差があったときに決定する」としていましたが、現状をかんがみ 0.25 差では再対戦とすることを明記しました。

<車両規定>

P45 トランスミッションデフ

8. 1) トランスミッションの変更は自由だが後進機能を有しなければならない。トランスミッション変更に伴うフロア部等の加工は、干渉部の打ち出し加工と補強を超えない範囲が許容される。なお、バルクヘッドやミッショントンネル、フロア部を含むモノコックおよびメンバーに加工や補強が必要となる場合、必ず事前に『改造箇所詳細解説書』にて改造計画図と改造項目リストを D1JO へ提出し、承認を受けてから改造作業を開始しなければならない。また製作途中の細部写真（製作状況）、完成後の写真を完成直後に D1JO に提出しなければならない。

<解説>

内容は変わっていませんが、表現を整理しました。モノコックを切る場合は改造計画を事前に提出しなければいけないことを強く書いてあります。

P46 タイヤ及びホイール

11.1) 使用できるタイヤは一般公道用市販タイヤでなければならない。なお2024年シリーズより別に公示される最新版の「D1GPシリーズ登録タイヤ一覧」記載のタイヤ銘柄のみが使用できる。

<解説>

タイヤ規定の導入は1年遅らせました。来年度からはD1GPと同様になります。

P47 ホイールスペーサー

11. 6. 4) ハブボルトは如何なる場合によっても破損が起きない様、適切に管理されなければならない。公式走行中にホイールが外れた場合は以降の走行権利を失う。

<解説>

ホイール脱落に関しては今シーズンは厳しくする予定です。練習走行でホイールの脱落が起きた場合、そのラウンドの走行はすべてできません。たとえば金曜日に脱落した場合は金/土ともに走行できません。ラウンドが切り替わる日曜日は走行可能です。なお任意練習走行中には適用しません。