

D1採点基準

単走競技および追走競技の定義に基づき、以下の評価の優劣によって採点を行う。

<単走競技の定義>

単走競技は、定められた曲線コース内をより大きく安定したドリフト角度でより速く走り、角度の切り替えをより素早く行う走行技術を競う競技である。

<追走競技の定義>

追走競技は先行車の単走の走りに後追い車がどれだけ合わせられるか、かつドリフト角度・速い走行速度・鋭い振り・安定した大きな角度で上回るか、接近した(ドリフト状態で先行車の内側に入り込む併走状態)走行が実現出来たかを競う対戦型競技である。

1. ドリフト走行技術の評価は以下の要素を評価の対象とする

1) 速い走行速度

走行速度は、コース内のどの部分においても少しでも速いことが求められる。ドリフト角度と走行速度は相反する関係であるが、角度を大きく保ちながらもできるだけ速い速度であることが求められる。

2) 鋭い振り

ドリフトに入る時(振り出し)およびドリフト角度の左右を入れ替える時(振り返し)のクイックさと、精度、タイミングの適切さが求められる。

3) 安定した大きな角度

ドリフト角度は走行ラインに対する車両の方向角度を示し、できるだけ大きな角度を維持しつつ安定した角度でコーナリングすることが求められる。

4) 走行は定められたトラック内であることが求められ、採点区間全体の走行が評価される。

2. 採点項目

1) 単走における採点項目

採点ポイントは予選以前のドライバーズブリーフィングにおいて、当該競技会の審判員がコース図を元に詳細を説明しなければならない。

① 速い走行速度の採点要素

- トラック内を走行することを前提に全ての部分での速度が速いものを高評価して得点に反映する。
- 競技走行中、著しく速度が低下した場合は大幅な減点対象となる。
- 見た目による速度判定には同じラインでの走行が必要となるため、指定ゾーンや走行ラインも速度評価の要素とする場合がある。

② 鋭い振りの採点要素

- 振り出し・振り返しのクイックさに欠けるものは減点の対象となる。
- 振り出し・振り返しタイミングの遅れは減点の対象となる。
- 振り出し・振り返し後に角度が決まらない場合は減点の対象となる。

③ 安定した大きな角度の採点要素

- 円滑なドリフト走行を保つ中で大きなドリフト角度が安定的に維持されているか否か。
- 角度は大きい方がいいが角度の戻りはミスとして減点の対象となる。

- c. 一時的な大角度は評価されない。
- d. 見た目による角度判定には同じラインでの走行が必要となる場合があるため、指定ゾーンや走行ラインも角度評価の要素とする場合がある。

2) 追走における採点項目

① 先行車の評価

- a. 先行車は単走と同じに評価され、ラインとスピードの優先権があるが不自然な動きは反則減点の対象となる。
- b. コース外走行については反則として減点の対象となる。

② 後追い車の評価

- a. 速度
採点区間内の速度を先行車との比較で評価する。角度が同じか大きい状態で車間距離が詰まれば速度がより速いと判定される。
- b. 角度
先行車と比べた相対的なドリフト角度が評価の対象とされる。
- c. 接近度
 - i. 接近方法
 - イ) 車間を詰められなくても減点にはならないが、採点区間で角度が同じか、小さいのに車間距離が開いていくことは減点の対象となる。
 - ロ) 先行車と同じかそれ以上の角度で車間距離を接近させれば加点要素となる。
 - ii. 継続走行距離
先行車とほぼ同じ角度か大きい角度で並走した状態で車間距離と継続走行距離時間で後追い車の加点程度を判定される。

3. 単走競技の採点基準

競技コンディションの中で完全な走行と思われるレベルを100点とし、以下のような考え方で採点する。採点評価の細部は下表に基づく。

- 1) 速い走行速度の満点を10.00点とする。
- 2) 安定した大きな角度の満点を10.00点とする。
- 3) 鋭い振りを0点から+3点までの7段階で評価する。
- 4) 計算方法は1)の得点×2)の得点+3)の得点とする。
例：9.8 × 9.7 + 0.5 = 95.56
- 5) 上記1)～3)を1人または複数審判員で同様に採点し平均するか、もしくは1)と2)と3)を各1名が担当し、4)例の方法で合計点を算出する。
- 6) 反則等による減点が決定している場合には、最終的にその分を含めた合計点を得点とする。

点数配分	採点要素	
10.00点	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
10.00点	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

点数配分	採点要素	
0~3点 7段階	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

4. 追走競技の採点基準(機械計測時)

- 1) 計測採点装置を審査に導入する場合は、その採点システム全体がD1事務局の公認を得ていなければならない。この場合の計測値が最終値とされる。
- 2) D1単走の採点には最低限、速い走行速度、鋭い振り、安定した大きな角度、トラック外走行違反の要素を判定しなければならない。
- 3) 追走の採点には上記に加えて車両間隔と因果関係の判定、走行状態変化の因果関係を判定する審判員を必要とする。
- 4) 計測採点でカバーできない採点要素について当該採点要素に限定した審判員を置くことができる。この場合、審判員の採点基準は競技前に具体的に示されなければならない。
- 5) 計測で採点できる採点要素については、計測のみで採点することが原則とされる。
- 6) 審判員は競技参加者に、どのような走行が高得点を得られるか競技前に説明しなければならない。
- 7) 計測採点を行う競技会では、競技者は競技車両の指定された場所への採点用計測装置の搭載ができるように車両を整えなければならない。また、競技役員からの指示がない限り計測装置に触れてはならない。

5. 追走競技の採点基準(主観審査時)

追走では、後追い車両が先行車両に対して優れているか、劣っているかを判断する。また、後追い車両には先行車との相対距離が判定要素として加味される。
追走競技では先行車と後追い車それぞれの走行レベルを基本10段階のランク別に区分して評価し、各車の先行と後追いのランクを合計して勝敗を決定する。

1) 先行車の走行ランク決定

先行車両は単走と同様な走行が求められ、3.項の単走採点に基づき10段階の走行レベルランクを決定する。後追い車の評価はその先行ランクに対する相対的ランク差を加減算して決定する。

2) 後追い車の走行ランク決定

走行中の以下表の評価ポイントに対する評価を加算し、先行車に対するランク差を加減算して先行車の走行ランクとする。

	後追い車の評価のポイント	評価
振り出し位置	先行車とほぼ同じ位置で振り出した場合	Even
	先行車と同時に振り出すか、または先行車よりも先に振り出した場合	+
	先行車が振り出した位置を過ぎてから振り出した場合	-
振り出し結果	振り出したときの角度が先行車より明確に大きい	+
	振り出したあとの車間距離が近い	+
	振り出したあとで車間距離を離された(先行車の角度が明確に少ない場合は無効)	-

	後追い車の評価のポイント	評価
ドリフト角度と速度	明確に先行車よりドリフト中の角度が大きに関わらず車間距離が開かない	+
	車間距離は近いが角度が少ない状態が継続される。	-
	ドリフトしながら車間距離が詰まっていく(後追い車の方が明確に角度が少ない場合は無効)	+
	ドリフトしながら車間距離が広がる(先行車の方が明確に角度が少ない場合は無効)	-
振り返し	先行車とタイミングを合わせて同時に振り返したとき。振り返しの動きが先行車より鋭い	+
	先行車の誤った振り返すタイミングで不利になった	+
	ふらつき、カウンターの戻り、アンダーステア、スピン、ハーフスピンなどが先行車より少なかった場合	+
	コース外を走った場合(先行車に走行ラインを塞がれたり、接触した場合は考慮される)	-

3) 追走競技時の反則と接触判定およびコース外走行の判定

- ① 先行車が加速区間で、走路妨害、スピードコントロールなどの行為を行った場合、また、後追い車は最初の振り出し以前に先行車の後端より前に車体の一部でも前に出した場合はペナルティとして-3ランク以上、または反則負けとする。
- ② 先行車が後追い車の走るスペースを残さず、浅いドリフト角度でイン側を締めたラインを通った場合や後追い車が並走状態であるにもかかわらずインに切り込んだような場合は先行車のオブストラクションペナルティとして-1~-5ランクとする。
- ③ 先行車と車間距離を詰める時リスクは後追い車が負担する。軽い接触自体は問題にならないが、先行車を押し、スピンやアンダーステア、コースアウトなどの原因を作った場合にはインターフェアペナルティとして-3~-5ランクとする。危険な状況や大きなダメージの原因となった場合には-5ランクか反則負けと判定される場合もある。
- ④ 先行車の急激な失速やラインの変更などで接触状態となり、先行車側の落ち度が大きい場合は、オブストラクションペナルティとして-1~-3ランクとする。また、危険な状況や大きなダメージの原因となった場合には-5ランクか反則負けと判定される場合もある。
- ⑤ 追走時の反則が健全なスポーツマン精神に反する内容の場合、D1規則に基づいてペナルティを与えられることがある。
- ⑥ 2台の接触もしくはスピン等による微妙な判断をおこなうために判定用映像リプレイをおこなう場合は、審判員の判断材料として、審判員判断決定以前でなければならない。
- ⑦ 上記以外の事態が起きた場合は、審判員と協議の上、最終決定は競技長が判定を決定する。