



## 2017年 Eライセンス講習テキスト

みなさまがこの講習会を受けて申請資格を得るD1-E ライセンスは、D1ライセンスの最初のカテゴリーです。

D1ディビジョナルシリーズへ参加するためにはこのEライセンスが必要です。講習会後の申請手続きに関しては、本テキストの末ページに記載されておりますので、のちほどご確認ください。

### 1) D1ライセンスについて

D1では、2006年より出場可能となるカテゴリーとドリフト技能に合わせたドライバーズライセンスが発給されるようになり、D1-Eライセンスは2010年より導入されたグレードです。このほかには、D1-SUPER、D1-GP、D1-A、D1-Bと、D1-Eライセンスも合わせるとぜんぶで5つのグレードが設けられており、それぞれ出場可能カテゴリーが定められております。

上位グレードのライセンスを取得するには、D1ディビジョナルシリーズでポイントを獲得するかD1ライセンス選考会で上位入賞して審判員に認められなければなりません。

D1-Eライセンスは、初年度は仮のカードですが、次年度より更新できますので、年度末には更新をお勧めします。更新の詳細については、D1ホームページ、エントラントページに11月までに発表され、手続きの期間は2017年12月1日～2018年1月15日を予定しています。

D1ライセンスを保有する者として、次項以降で説明させていただく項目をよく理解していただき、模範となるドリフト競技ライフをすごしていただきたいと考えます。

### 2) D1競技に参加するための心構え

D1では、D1規則内に『行動規範』（※P03）として設けております。記載されている項目はどれもあたりまえで常識的なことですが、D1競技の根底をささえる理念、そして競技会を円滑に進行し、みなさまにとって競技を楽しめるものとするために重要なものとなります。自身の行動に責任を持ち、ほかの参加者の迷惑とならないよう、いつでも心がけていただきたいと思います。

### 3) サーキット走行における基本事項

#### ① 安全意識

スピンやコースアウトはやむを得ないことですが、そのときの対処方法をまちがえてしまうと、ほかの参加者に迷惑がかかってしまいます。また車両の整備不良、規則違反、不注意、そして身勝手な行動によってコースを塞いでしまうことは、同様に迷惑のかかる行為となってしまいます。

サーキットを走行するとき、競技会に参加するときは、すべてが自己責任で危険をとまなうことをじゅうぶんに理解して走行しましょう。とくにD1では追走競技が取り入れられているため、接触などが発生しやすい状況となりますが、走行中の事故においてもすべては自己責任ということを自覚してください。規則を守り、安全意識をつねに持ち、細心の注意をはらいながら走行しましょう。

#### ② 時間厳守

限られた時間を参加者全員が有効に使うためには、参加者ひとりひとりが時間を守ることが大切です。タイムスケジュールや進行状況の確認はつねに心がけて円滑なイベント進行に協力することで、充実した楽しいイベントを作ることができるでしょう。



### ③ 車両管理

走行車両の管理は参加者が責任をもっておこなう重要な要素です。コース上でトラブルが発生することはほかの参加者の迷惑となるだけでなく、自身にも多大なる影響をおよぼします。走行まえには各種オイル漏れ、タイロッドやナックルなどの足まわり、ホイールナットの締め付けトルク、ボンネットやウインドウの占め忘れがないか、かならず自身の目と手で確認するようにしましょう。

### ④フラッグのルール

コースマーシャルがフラッグ提示しているときは、その先のコーナーでなにかが起きているときです。イエローフラッグの場合は、前方でスピンやクラッシュなどのアクシデントが発生していることを示しているため、ドリフトを止めて速度を落とし、細心の注意をはらいながら走行してください。

とくに重大事故発生時に振られるレッドフラッグや走行終了の合図であるチェッカーフラッグなど、見落としのないようにつねに心がけてください。ドリフトの走行会や大会では、フラッグ中断の待機場所やチェッカー後の対応等が、グリップ走行とは異なっている場合も多々ありますので、かならずドライバーズブリーフィングでフラッグの説明を受けるようにしましょう。またD1競技ではフラッグ無視やマーシャルの指示に従わない場合にはペナルティが課せられます。走行中であってもモラルある行動を心がけるようにしてください。

### ⑤D1 競技

#### 【D1スタイル】

D1はタイムを競う競技ではありません。D1競技は、定められた曲線コースを『ドリフト角度とアクセルワーク』によって『速度（進入から出口）』と角度・走行ライン』をコントロールして『ダイナミックに（キビキビと）美しい（調和を取り）』走り抜ける運転技術を競う競技で、同時に観戦者に対するアピール力等、エンターテインメント性の高い競技です。

D1の大切にしていることは、観客の満足度とチューニング業界の発展です。選手として出場するみなさまも“見られている”ということをつねに意識して競技に挑んでいただきたいと思います。

#### 【車両規則】

D1 ではカテゴリーごとに車両規則が定められており、その規則に沿って製作した車両で争われています。2017年は、「D1地方戦シリーズ基本規則」(※P72) を定めましたので、ご確認ください。なお基本となる「国内D1-J 車両規定」についての質問や、不明点は、D1SL技術局にメール (tech@d1gp.co.jp) にてお問い合わせください。

### ⑥ 競技規則

D1と名前のつく競技では、原則として単走と追走という競技方法にて順位を争います。ここでは、単走と追走での競技手順をカンタンにご説明させていただきます。

#### 【単走】

1台ずつ単独で走行し、それを審判員が採点したものを得点として順位をつける競技です。回数や走行本数はディビジョンによって異なる場合がありますが、この単走競技によって追走進出者を選出します。

#### 【追走】

2台で同時に走行し、先行者は単走通りの走り、後追い者はどれだけ合わせられるかを競う競技です。先行・後追いをそれぞれが1本ずつ走行したあとに審判員によって判定され勝敗が決定します。そしてトーナメントを最後まで勝ちあがった選手が勝者となります。



## ⑦ 採点基準

D1 規則 付則-B『D1 採点基準』（※ P 29）に定められている通り、審判員は下記の項目を遵守しながら採点をしております。

### 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、すこ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

ドリフトに入るとき（振り出し）およびドリフト角度の左右を入れ替えるとき（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。

※通過ゾーンが指定される場合には、円滑な走行ラインで、的確にそのゾーンまたはポイントを通過することが求められる。その他ドライバーズミーティングで、審判員がポイントを説明をしますので、よく聞くようにしましょう。

## ⑧ 採点方法

前項の採点基準を前提に、D1 競技ではどのような採点方法を採用しているのかをカンタンにご説明いたします。

### 【単走】

完全な走行と思われるレベルを100点満点とする。

- 速度の満点10× ●安定した角度の満点10+ ●鋭い振りの評価（0～3点）

### 【追走】

先行は単走とおなじ方法で採点し、その得点を10ランク評価に置き換えられる。後追いは先行に対してどれくらい優れているか、劣っているかを判断する。

## ⑨ D1-E ライセンス取得手続き

①D1-E ライセンス講習会を受講する。

②D1-E ライセンス講習会 受講証に記入する。

③D1-E ライセンス講習会 受講証とともにD1-E ライセンス登録料( ¥ 2,000) を主催者に支払う。

④D1-E ライセンスカードを受領する。

⑤D1-E ライセンスカードに自署にて氏名を記入する。

※年度末には、D 1 ホームページを確認の上、次年度の更新手続きをしてください。