

D1 採点基準

2016年1月1日改定

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。円弧走行では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) 指定したゾーン走行 (大会毎に審判員が指定したラインおよびゾーン)
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。
- 5) 操作の完成度
ハンドル、ブレーキ、サイドブレーキ、アクセルの操作にミスが無く、正確な運転操作が求められる。
- 6) 意外性／創造性
チャレンジングで際立った感じがあり、観る者を魅了させる走りが求められる。

2. 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。

大会がプロフェッショナルなパフォーマンスを求めるレベルの大会である場合には、通過ゾーンの指定を行わず、機械的な速度計測結果を以って評価し、競技者独自のパフォーマンス余地を確保する。

- 1) 速い走行速度の採点要素
 - ① 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。
 - ② 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。
- 2) 鋭い振りの採点要素
 - ① 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。
 - ② 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。
 - ③ 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。
 - ④ 振り出し場所が重要となり、かつ角度が小さ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

- ① 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。
- ② 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。
- ③ ハーフスピンによる大角度は評価されない。

4) 指定したゾーン走行の採点要素

- ① クリッピングポイントおよびクリッピングゾーンを車体のどの部分が通過すればいいかが指定される場合には、その接近度合いを評価して得点に反映される。
- ② 不安定な走行ラインは減点の対象となる。
- ③ ハーフスピン状態でのラインオフは大きな減点の対象となる。
- ④ コース外走行は大きな減点の対象となる。

5) 操作完成度の採点要素

- ① サイドブレーキの多用（走行中のホイールが長時間静止している状態等）は減点の対象となる。
- ② サイドブレーキの使用を減点とされない箇所・状況がある場合には、ドライバーズブリーフィングにてその旨が示される。
- ③ アクセルの煽り、踏み込み不足等は減点の対象となる。
- ④ シフト操作のミス等で走行に支障が出た場合は減点の対象となる。
- ⑤ カウンターが不安定な著しいステアリング操作等は減点の対象となる。
- ⑥ 車輛のポテンシャルを十分に引き出していないと判断された場合は減点の対象となる。
- ⑦ 2度振り、ドリフトアンダーは大きな減点の対象となる。

6) 意外性／創造性の採点要素（印象点）

- ① チャレンジ性が見受けられる走行は加点の対象となる。
- ② チャレンジ性もなく著しく保守的な走行は減点の対象となる。
- ③ 観る者を魅了する走行は加点の対象となる。

3. 追走における採点項目は以下の要素を評価する

- ① 2台を組とする先行車は、一定レベル以上の本規定1項で定める要素を満たす単走の走りを求められる。
- ② 後追い車は先行車にどれだけ合わせられるか、かつ角度・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）走行が実現できるかが求められる。
- ③ 評価は2車間の優劣で競い、先行車の状態を基準として2車の相対評価をおこなう。

4. 単走競技における審判員のみによる採点基準

- ① 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、②以下のような考え方で採点する。
- ② 速い走行速度と指定したゾーン走行を合せ、上記条件の走行を10.00点とする。
- ③ 安定した大きな角度と操作の完成度を合せ、上記条件の走行を10.00点とする。
- ④ 鋭い振りと意外性／創造性を合せ、0点から+3点までの7段階で評価する。
- ⑤ 計算方法は②の得点×③の得点+④の得点とする。
例： $9.8 \times 9.7 + 0.5 = 95.56$
- ⑥ 上記②～④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②と③と④を各1名が担当し、⑤例の方法で合計点を算出する。
- ⑦ 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
	指定したゾーン走行評価	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
		ハーフスピンによる大角度が有ったかとその程度
	操作の完成度評価	サイドブレーキの多用が有ったかとその程度
		アクセルの煽り、踏み込み不足等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
		エンジンパワーを十分に使えて居たかどうかとその程度
		2度振り、ドリフトアンダーが有ったかとその程度
		0~3 点 7 段階
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		
振り出したと角度が適切だったかとその程度		
意外性／創造性の評価	チャレンジ性が見受けられたかとその程度	
	無難で保守的な走行は評価しない。	
	観る者を魅了する走行で有ったかとその程度	

5. 追走競技の評価項目

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、4. 項の単走評価に基づき 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	先行車両とほぼ同じ位置で振り出した場合	Even
	先行と同時に振り出すか、または先行よりも先に振り出せた場合	+
	先行車両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より明確に大きい	+
	振り出したあとの距離が近い	+
	振り出したあとで距離を離された(先行が明確に角度が少ない場合は無効)	-

ドリフト中	明確に先行よりドリフト中の角度が大きい	+
	ドリフトしながら距離が詰まっていく(後追いの方が明確に角度が少ない場合は無効)	+
	ドリフトしながら距離が広がる(先行の方が明確に角度が少ない場合は無効)	-
振り返し	先行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より鋭い	+
	先行の誤った振り返すタイミングで不利になった	+
追越し	先行のスピンや失速、落下パーツを避けるために意図的にスピンしたり、ドリフトを戻した場合	+
	追い抜いた場合に、相手より角度が浅い、または大きなライン変更がある場合	-
ミス等	ミスをしたが、明らかに先行の方が同様のミスが大きい場合	+
	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 加速区間で、走路妨害、スピードコントロールなどの行ためを行った選手は、ペナルティとして-3~-6 ランク、または反則負けとする。また、後追い車は最初の振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てはならない。
- ② 先行が後追いの走るスペースを残さず、インベタのラインを通った場合や後追いがノーズを入れているにもかかわらずインに切り込んだような場合は先行の反則とし、ペナルティとして-3~-6 ランクとする。
- ③ 軽い接触自体は問題にならないが、相手を押して、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-3~-6 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ペナルティとして-6 ランクか反則負けと判定される場合もある。
- ④ 先行の急激な失速、ラインの変更などで接触状態となり、ぶつけられた側の落ち度が大きい場合は、-3~-6 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ペナルティとして-6 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ライブ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 追走時指定基準ラインから大きく外れたラインを走行した場合には、審判員の判定で-0.5 から-3 のランクとする。但し、後追い車両は先行車との位置関係からこの判定を緩和される場合がある。
- ⑧ 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。

6. 機械計測を併用した場合の採点

- 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 機構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。計測値による採点は小数点以下第 3 位を四捨五入した点数とされる。
- 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、指定したゾーン走行、操作の完成度、意外性/創造性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、どの様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。