

## 2016年 D1 グランプリシリーズ採点方法

2016年1月1日改定

### 1. 審判体制

- 1) **審判員** (国際審判員以上の資格保有者)  
審判席にて単走の評価要素毎の採点、および追走後追い車の先行車との相対評価をおこなう。
- 2) **補助審判員** (国内審判員以上の資格保有者)  
重要コーナー付近にて審判の最終判定を補助する。また、追走の接触判定、反則判定をおこなう。
- 3) **DOSS 採点** (単走採点と追走先行車の評価に使用する)  
コース全域にわたり走行をデータ化して俯瞰的に走行を評価し、単走と追走の採点に使用する。

### 2. DOSS 運用

- 1) **単走採点**  
ドリフトコース採点区間を3以上5以内の区間(セクター)に分割する。セクターは振り出し・振り返り区間とドリフト区間を混在させ、これらの区間毎に採点し合計点をDOSS得点とする。
- 2) **単走時のコンディション変化時対応**  
路面状況変化後の採点は暫定得点と暫定順位として扱い、すべての単走走行終了後に走行グループ毎に一括補正された得点を確定得点および単走順位として扱う。走行グループ毎の点差レベル決定は審判員が決定した点差で記録を補正して最終結果とする。

#### 3) 追走ランク決定

追走先行車を単走評価して計測点により追走先行車のランクを決定する。

ランク	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
DOSS点	≥100	≥99	≥97	≥95	≥90	≥80	≥70	≥50	≥30	≥10	<10

先行車に反則行為があった場合には、以下条項 3.1)③に該当するランクダウンをおこない最終ランクとする。

#### 4) 計測不具合時の対応

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内に記録データを使用して採点する。なお、計測自体に不具合がある場合は、再走行を1回のみおこないこれを採点する。単走競技時の再走行に関しては、当該グループの最後走者として再走行をおこなわせる。

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。

#### 5) ドライバー無線の使用制限

単走競技および追走競技中及び公式練習中のスタート待機地点からフィニッシュ地点間ではドライバー側から無線発信は禁止とする。

### 3. 審判員の採点評価要素

採点区間全体を対象に以下の評価要素毎に程度と発生場所を加味して5段階および6段階で評価点を決定する。死角部分に関しては補助審判員意見を参考として評価を決定する。

## 1) 単走

### ① 操作の完成度評価

アクセル・ハンドル・ブレーキ操作、アンダーと2度振りについて程度と頻度を加味して下記5段階評価をして審判員採点とする。

5段階 ( -6、-3、-2、-1、0、 )

### ② 意外性・創造性の評価

高いレベルの走りであり、意外性のある走り、チャレンジングな走り、独創性があり創造性を認められる走りに対し、以下の6段階評価をし審判員採点点数とする。

6段階 ( 0、+0.5、+1.0、+1.5、+2.0、+3.0 )

### ③ 反則等

本シリーズ規則付則-3の「2016年D1GP競技会反則行為とペナルティ一覧」に於ける反則対象を反則減点として審判員採点に算入する。

コース外走行(注1)は反則扱いで下記点数を減点する。

- ・コース外走行 ; -3点
- ・4輪コース外走行 ; -10点

#### 注1: コース外走行の定義

指定されたトラック以外の部分に1輪でも車輪のトレッドの部分が通過した場合にコース外走行とみなされる。指定されたトラックの外縁は各大会時に指定される。追走時に接触を避けるために後追い車が上記コース外走行をせざるを得なかった場合は、コース外走行の判断が緩和される。

## 2) 追走

① 先行車には単走の走りを要求し、D1規則付則-B「採点基準」5項1)について先行車を基準に後追い車を評価して相対ランクを決定する。

相対ランク評価: 5、4、3、2、1、0、-1、-2、-3、-4、-5

② 後追い車の相対ランクはDOSSによる先行車ランクに加算されて後追い車ランクとする。

③ D1規則付則-B「採点基準」5項3)に該当する反則行為等が有った場合には、当該車両に対して走行ランクの減算をおこなう。反則行為の減点は-3から-6とし、走行状態のランク判定とは別に反則として別欄に記録されると共に当該走行に含めて走行ランクとされる。結果として最終決定ランクがマイナスとなることもある。

④ 追走時指定基準ラインがブリーフィングで示される。トラック外縁からのみ出しではなく、この追走時指定基準ラインからの乖離状態を審判員がランクダウンを判定する。

⑤ 先行車がランクダウンされた場合でも、後追い車はランクダウン前の先行車ランク(DOSS判定値)に相対ランク分を加算してランクを決定する。

⑥ 走行中のスピンやクラッシュ、または追突されて停止した場合でも、先行車は継続してその後の走行をおこなうことで得られた評価を含めてランク判定される。

例)・DOSS判定先行車ランク=6→インベタ走行によるブロック行為反則=-6→合計先行車ランク=-1  
・後追い車相対ランク=+6、→後追い車ランク=6

## 4. 単走得点および追走勝敗決定

### 1) 単走得点および順位決定

審判員は3.1)①及び②の審判員採点要素について採点し、補助審判員等が判定する3.1)②のコース外走行反則減点を含めてDOSS計測採点結果に加算して単走得点とする。単走得点は100点を高得点の基準とするが、100点を超える得点が付けられる場合もある。

### 2) 追走勝敗決定

① DOSSが判定した先行車の走行ランクと審判員が評価した相対ランクに当該走行の反則行為等減点を加えた走行ランクを決定し、1本目と2本目を合計して合計ランクの多い方を勝者

とする。もし、その他のペナルティによる減点がある場合は、合計ランクからのランク減を行い追走の勝敗を決定する。

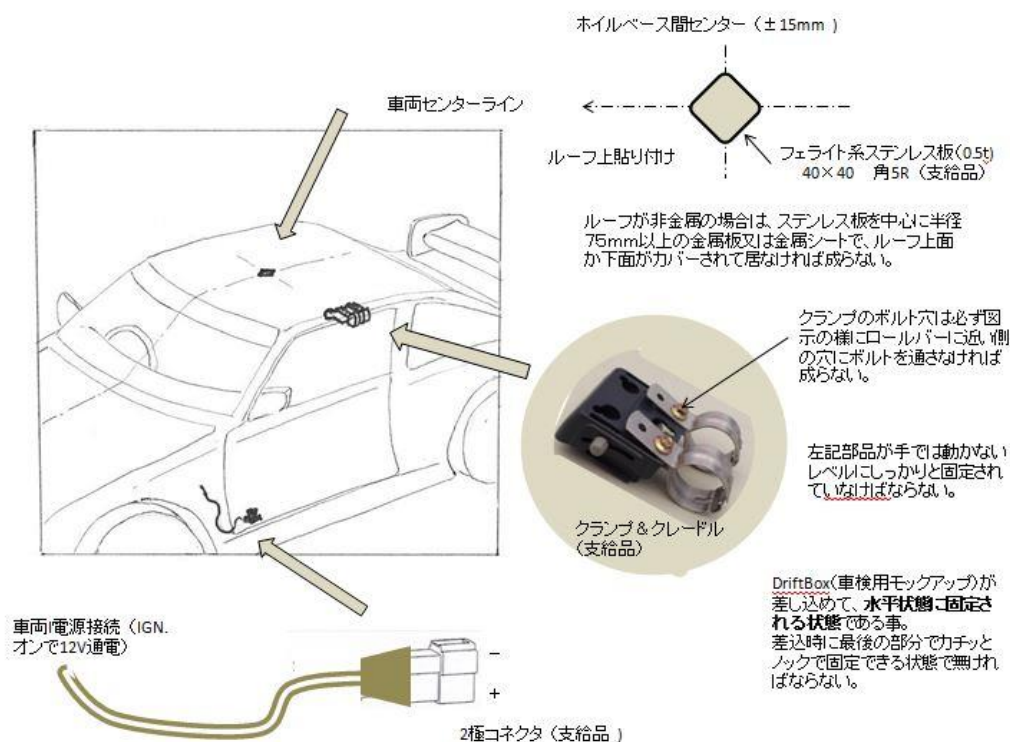
- ② 両車の走行合計ランクが上廻った方を勝者とする。
- ③ 両者の走行ランク差がない場合は、再対戦(サドンデス)とする。
- ④ サドンデス回数制限により③でありながら勝敗を決める場合には、直前対戦における各々の車両の先行走行時の走行ランクが高い方、それもおなじの場合には DOSS 点数が大きい方を勝者とする。ただし、ペナルティ等の反則行為によりランクダウンされ、走行ランクが同じだった場合は再対戦とする。
- ⑤ 2項4)「計測不具合時の対応」に記載の事象の場合には審判員が先行車ランクを決定する。その結果が同ランクの場合で、かつ先行ランク差がなく、先行車の DOSS 点数で勝敗を決する場合は、再対戦(サドンデス)を行い、勝者を決定する。
- ⑥ 追走競技における両車の合計が同ランクで、DOSS による採点が不完全と競技長が判断した場合は、サドンデス(再対戦)の規定回数を超えたとしてもサドンデス(再対戦)を行うものとする。

## 5. D1 グランプリシリーズ DOSS 取付装置設置規定

D1 グランプリシリーズ競技参加車両全車は、下記内容の DOSS 取り付け構造を車両構造として義務付ける。以下の車両構造の状態は大会車検時に車両構造の一部として車検の対象となり、必ず車検前に完成させて車検を受けなければならない。

### 1) GPS アンテナの取り付け位置統一

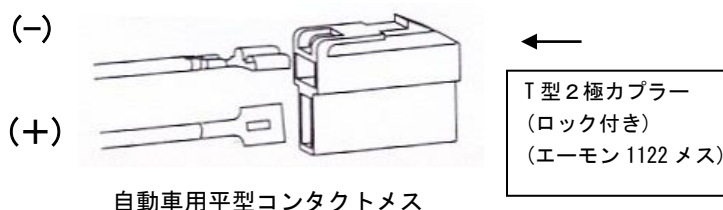
車両センターラインのホイールベース中間点に当たるルーフ上に取付ベース板(支給品：フェライト系ステンレス板 40mm 角 両面テープ接着)を全車設置しなければならない。ホイールベースセンターがフロントガラス部に掛かる場合は、フロントガラス後端から 60mm 位置に設置することとする。この部分のスポンサー表示等についてはアンテナ装着が優先される。なお電波透過素材のルーフについては、同時にこの部分(室内側でも可)に直径 150mm 以上の金属シート(アルミ箔シート等)により、電波遮蔽対策されなければならない。



## 2) DOSS 電源の設置

イグニッション ON で給電される配線(＋と－)を助手席付近に端子を出さなければならない。計測装置の電源は専用の電池も併用されるが、車両のイグニッション ON で計測装置に電源が入り、イグニッション OFF 後も専用電池で 100 秒間給電することで、電源関係でのトラブルを回避するシステムとなっているため、必ずイグニッション ON の時に 12V が給電される必要がある(バッテリー直結経路は不可)。

イグニッション ON で 1 2V が供給されるライン  
(最大電流 0.5A だが、0.5sq ~1.5sq の電線を使用すること。)



## 3). Drift Box 本体を脱着式として取付位置を統一

計測器本体である Drift Box は、イベント時に各車 1 台を割り当てられる。全車おなじ場所(助手席側横外向き)に装着できるように下図のクレードル(プラスチック部品)を水平に取り付けなければならない。また従来のクランプが使用できない場合は、各チーム独自でブラケット等を溶接等してクレードルを設置しなければならない。この場合、クレードルの平面部がロールケージパイプの中心線より上になると Drift Box 本体の取り付けができなくなるため注意しなければならない。

- ・ 助手席側の窓から DOSS ユニットの画面が見えるようにクレードルを取り付ける。



- ・ クレードルは車体に対し、水平に取り付ける。



## 4). テレメトリー無線機(シャークアンテナ)取付場所

非着磁性のルーフ(アルミおよびカーボン等)の車両については、最初に DOSS ユニットのシャークアンテナを取り付ける際に、1 項の GPS アンテナ取付ベースとおなじステンレス板 2 枚を張り付け、その後はその状態を維持して競技参加しなければならない。

## 5). ルーフパネルが純正車両から変更されている車両

上記車両についてはルーフパネルの剛性不足による走行中のルーフパネルのベコツキ対策として、内側から補強材による張り上げ処理をおこなわなければならない。また複合材料は電波透過材料のため、ルーフ上の GPS アンテナ取り付け部周辺を直径 15cm 以上電波が透過しないように処理しな

なければならない。該当部分を含むように金属箔性のカットニングシート処理するほか、室内側の当該位置ルーフパネルに金属箔テープ等を貼るなどの処理をしなければならない。

6). GPS 電波受信に対する雑音電波の抑止対策

① 雑音電波対策

非金属製のボンネットの場合にはイグナイター付近のボンネット裏面をアルミ箔等でカバーし、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同様な雑音電波漏出を抑止する対策を行わなければならない。

② 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、アンテナ、カメラ、ロガー等の設置は禁止する。