

15th Anniversary

D1

2015 D1GP Regulations

D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

Contents

P3 ~ P57

D1 Regulations

P38 ~ P91

Appendix-A to the D1 Regulations D1 Vehicle Regulations

P92 ~ P100

Appendix B to the D1 Regulations Scoring Criteria for D1

P101~P124

2015 D1 GRAND PRIX International Drift Championship

P125~P132

Appendix 1 of the D1 GP Series 2015 Scoring for D1 Grand Prix Series

P133~P149

Appendix-2 to the D1 GP Regulations

D1 Grand Prix Promotion Regulations

D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

D1 規則

2015年1月1日改定

序文

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)美しく(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ある。このD1 競技スタイルの発展をはかるため、D1 競技関係者および各国のD1 代表機関代表により形成されるのがD1 WORLD ASSOCIATION(D1 競技国際統轄組織)であり、本規則内でいうD1 JAPAN ORGANIZATION(略称:D1JO)は日本国内におけるD1 代表機関の名称である。

第1章 D1 競技の統轄

1. D1 競技の国際的統轄

D1 WORLD ASSOCIATION は、D1 競技を統轄するための規則を制定し、かつ実施する権利を有する唯一の機関であり、D1 名称を使用する競技をおこなう者は、D1 WORLD ASSOCIATION の承認を得なければならない。

2. D1 規則

D1 WORLD ASSOCIATION は、前項の権能を行使するため、本D1 規則を国際ル

D1 Regulations

Revised on January 1st, 2015

Preamble

D1 competition is a contest of a driving technique to run through the set course of consecutive curves with "drifting angle and acceleration work" controlling "speed(from the entrance to exit), angle and driving lines" "dynamically(zippy movement) beautifully(in unison)", from which derives an enhanced appeal and a high entertainment for the spectators. In order to develop this D1 competition style, the D1 World Association is composed of the interested parties and the representative body of D1 in each country. D1 Japan Organization (abbr.:D1JO) referred in these regulations is the name of the representative body of D1 in Japan.

Chapter 1 Controlling of D1 competitions

Art.1 International control for D1 competition

The D1 World Association is a sole body which establishes rules and regulations to control the D1 competitions and has the right to implement them. All who organize any event which use the name of D1 must be authorized so by the D1 World Association.

Art.2 D1 Regulations

The D1 World Association enacts these D1 Regulations as an

ールとして制定する。

3. D1 WORLD ASSOCIATION の統轄

- 1) D1 WORLD ASSOCIATION は、D1 名称を使用するドリフト競技を統轄する国内唯一の機関として各国代表機関を公認する。
- 2) D1 WORLD ASSOCIATION に公認された各国の代表機関は、D1 規則を承認し、かつその規則を遵守するとともに該当する国内の D1 競技関係者に D1 規則を遵守させなければならない。
- 3) D1 WORLD ASSOCIATION に公認された各国の代表機関は、D1 規則に準じた D1 国内競技規則を D1 WORLD ASSOCIATION の承認の基に制定して施行することができる。
- 4) D1 競技会を開催する者は、本項 1) の機関に D1 競技会開催を認められた者でなければならない。
- 5) D1 WORLD ASSOCIATION の認める競技会は、上級を目指す競技スポーツとしての「公認競技会」と趣味的に楽しむ生涯スポーツとしての「承認競技会」に区分する。
 - ① 「公認競技会」は本規則に準拠した D1 国内競技規則に定められた規則で全国統一の規則に基づき開催され、参加者は本規則 14 項の 1) および 2) に定める競技ライセンス保有者でなければならない。

international rules in order to exercise the power of the Art.1 above.

Art.3 Control of the D1 World Association

- 1) The D1 World Association will homologate the representative body of D1 in each country as a sole body empowered to control all drift competitions which use the name of D1.
- 2) The representative body of D1 in each country homologated by the D1 World Association should give approval to the D1 Regulations and respect the provisions of them and must ensure that the persons and parties concerned to D1 competitions in its country comply them.
- 3) The representative body of D1 in each country homologated by the D1 World Association may institute and implement D1 national sporting regulations based on the D1 Regulations upon approval of the D1 World Association.
- 4) Any entity who organizes D1 competition must be allowed to organize a D1 competition by the body mentioned in Art.1 above.
- 5) The events approved by the D1 World Association will be divided into two as follows: one is "homologated events" as motor sport competition aiming for upper grade, and another is "approved events" as a lifelong hobby sport.
 - (1)The "homologated events" will be organized in accordance with the common regulations in the country concerned defined as to the D1 national sporting regulations based on these D1 Regulations and the competitor of the events must be holders of competitors' license complying with Art.14-1)and 2) of these

② 「公認競技会」とは、競技成績に基づくドライバーランキングにより競技スポーツとしての上昇志向の参加者のための競技である。

③ 「承認競技会」とは D1 国内競技規則に準拠した大会特別規則書に基づき開催され、各地域のニーズにあったスポーツレジャーとして開催できるように、主催者が定める競技内容が実施できる余地が残された競技会である。参加者は本規則 14 項 2) および 3) に定める競技ライセンス保有者でなければならない。

4. D1 競技大会

D1 競技大会は以下に分類され、D1 WORLD ASSOCIATION に公認された各国の代表機関が D1 グランプリ (以下 : D1GP) 世界大会以外の競技会を公認して開催させることができる。

1) D1GP 世界大会 (ワールドチャンピオンシップ)

D1GP 世界大会 (ワールドチャンピオンシップ) は、D1 WORLD ASSOCIATION が指定した主催者が、D1 WORLD ASSOCIATION が定めた競技規則によってのみ実施することができる。

2) D1 グランプリ 「インターナショナル・ドリフトチャンピオンシップ」

D1 グランプリシリーズ (略称 : D1GP シリーズ) は、唯一日本国内でのみ

regulations.

(2) The "homologated events" are for the competitor who intend to increase their sporting ability by participating in the competitions which are shown clearly by the driver's ranking based on the results of the competitions.

(3) The "approved events" will be organized in accordance of the Supplementary Regulations of the Event based on the D1 national sporting regulations and allowed leeway to the organizer to implement any games for recreational purpose that suits the regional needs. The competitor of the events must be holders of competitors' license complying with Art.14-2) and 3) of these regulations.

Art.4 The events

The D1 events will be categorized as follows, the representative body of D1 in each country homologated by the D1 World Association may homologate and implement the events other than D1 GRAND PRIX (hereinafter referred to as the "D1 GP") World Championship.

1) D1 GP World Championship

D1 GP World Championship may be organized only by the organizer designated by the D1 World Association with the sporting regulations defined by the D1 World Association.

2) D1 GRAND PRIX International Drift Championship

開催され、その開催は D1JO によっておこなわれる。日本国以外の各国で開催される D1 グランプリ競技会は、D1 WORLD ASSOCIATION 公認の基で「D1GP+国名」の名称で開催することができる。

3) D1 ストリートリーガルシリーズ

D1 ストリートリーガルシリーズ(略称：D1SL シリーズ)は、D1 グランプリシリーズとくらべ、より経済性を考慮したシリーズ規則と車両規則にておこなわれ、国内チャンピオンシップ競技大会として、各国の D1 代表機関が公認して開催する。また各国の D1 代表機関は、参加者の年齢、性別、活動地区等による制限を加えた国内チャンピオンシップを追加して設けることができる。

4) D1 地方シリーズ

国内の地方を限定したチャンピオンシップ競技会として各国の D1 代表機関が公認または承認して開催される。

5) D1 特別競技会

各国の D1 代表機関は上記各シリーズ以外に、単発の競技会を開催させることができる。この場合、主催者は参加ドライバーの制限を競技会毎に定めることができる。参加ドライバーが開催国以外から参加する国際競技会とする場合には、競技会開催以前に D1 WORLD ASSOCIATION の公認を得なければならない。

The D1 Grand Prix Series (abbr. "D1 GP Series") are organized only domestically by D1JO. D1 Grand Prix events held outside Japan may be named "D1 PG+name of the country" upon homologation by the D1 World Association.

3) D1 Street Legal Series

The D1 Street Legal Series(abbr. "D1SL Series") will be governed by the series and vehicle regulations that are defined more economical way than those of the D1 GP Series. The events of D1SL Series are organized upon homologation by the representative body of D1 in each country as the national championship events. The representative body of D1 in each country may also create national championship events with restrictions on age, gender and activity zone etc. in addition to them.

4) D1 Regional Series

These are organized as championship events in a limited district in a country upon homologation or approval by the representative body of D1 in each country.

5) D1 Special Event

The representative body of D1 in each country may approve single-shot event other than each series mentioned above. In this case the restrictions concerning participating drivers may be determined for each event. When an international event in which the

6) D1 エキジビション

D1 規則に定めない競技方法にておこなう競技形式のイベント、またはデモンストレーションイベントを開催させることができる。ただし、参加ドライバーが開催国に出場している選手以外から参加する場合には、当該ドライバーがそのドライバーの所属国の D1 代表機関の許可を得なければならない。参加ドライバーの所属国に D1 代表機関がない場合には D1 WORLD ASSOCIATION の許可を取得しなければならない。

第 2 章 D1 競技総則

5. D1 競技関係者の行動規範

1) D1 競技に関与するすべての者は以下に定める「行動規範」を遵守しなければならない。

- ① 常にファンへの感謝と競技をできる喜びの気持ちをもって D1 競技に関わる。
- ② D1 競技の魅力を伝え、仲間やファンを増やすことに努める。

driver of other nationality than the organizing country takes part is organized, it must be homologated by the D1 World Association in advance.

6) D1 Exhibition Event

The representative body of D1 in each country may approve any events of which style is not defined outside the scope of D1 Regulations or demonstration events. However if the drivers other than those participating in D1 events of organizing country takes part in one of such event, the relevant driver must be certified by the representative body of D1 of the country to which he/she belongs. If the country to which he/she belongs has no representative body of D1, they must be certified by the D1 World Association.

Chapter 2 D1 Sporting General Rules

Art.5 Conduct Code of the persons and parties related to the Event

- 1) Any persons or parties related to D1 competition must comply with the Conduct Code defined below.
They should:

- ③ フェアプレーの精神を持ち、フェアな行動を心がける。
- ④ 他の選手や競技役員などにも友情と尊敬をもって接する。
- ⑤ 自己を守り、他の選手やコース員・競技役員の安全に心がける。
- ⑥ 競技中発生した損害はすべて自己責任であることを理解し行動する。
- ⑦ ルールを守り、ルールの精神に則り行動する。
- ⑧ 勝利の時は慎みを忘れず、また敗戦も誇りある態度で受け入れる。
- ⑨ 周辺環境に配慮し、自然を大切にし、廃油、ごみは持ち帰る。
- ⑩ 法令および社会通念に反する行為をしてはならない。
- ⑪ 薬物の乱用、暴走行為、差別などスポーツの健全な発展を脅かす社会悪に反対する。

2) パドックおよびピットにおける行動

- ① ファンならび関係者に対する暴言および悪意ある態度や行動をしてはならない。
- ② パドック内の車両移動は安全を第一として、いかなる場合でも徐行範囲の速度でなければならない。

- (1) Always involve in D1 competition with a feeling of joy for their participation in the competition and thanks to the fan.
- (2) Convey the attractiveness of D1 competition and strive for increasing the number of companies and fans.
- (3) Have the spirit of fair play and keep fair behavior.
- (4) Respect the drivers, team crew, officials and persons related to the organizer and keep friendly attitude for them.
- (5) Protect themselves and ensure safety for the drivers, team crew, officials and course marshals.
- (6) Act with understanding that they must take full responsibility for their damage and/or loss incurred during a competition.
- (7) Observe the rules and act in accordance with the spirit of the rules.
- (8) Not forget modesty when they ride to a victory and accept defeat with proud attitude.
- (9) Make consideration for the surrounding environment, regard nature around, bring back waste oil and take their garbage with them.
- (10) Refrain from any act against the laws and social norms.
- (11) Object to any social malady that may threaten the healthy development of the sport, such as drug abuse, runaway and discrimination.

2) Conduct at the paddock and the pit

- (1) They must refrain from abusive language, attitude or behaviour

- ③ ピットおよびパドックでの整備作業は、防火、部品・液体の飛散防止を徹底しなければならない。
- ④ ピットウォーク時間中はピット・パドックでの燃料給油やエンジン始動は禁止される。
- ⑤ 喫煙する場合は定められた場所に限られる。
- ⑥ アルコール類、睡眠・麻酔薬、および病気治療以外の薬物を摂取してはならない。

3) コース内における行動

- ① コース内への立ち入り、および車両のコース進入は、つねにコース員または競技委員の指示、あるいは許可に基づき行動しなければならない。
- ② コース内を走行する場合は不必要と判断される行為をしてはならない。
- ③ トラック上で黄旗を提示された場合は、グリップ状態に戻し、かつ速度を落として走行しなければならない。
- ④ トラック上で赤旗を提示された場合は、速やかに何時でも止まれる状態に速度を落とし、安全を確認しながら定められた位置にて停止しなければならない。また、コース員の指示がある場合はその指示に従わなければならない。
- ⑤ トラック上を走行中にオイル等をトラック上に垂らすことが予想される場合、直ちに走行ラインを外れ、安全な場所に停止して

with harmful intent against the fan and the interested persons.

- (2) Driving in the paddock must be done placing ultimate priority on the safety and with greatly reduced speed in any circumstances.
- (3) For the maintenance work in the pit and the paddock through measures must be taken for prevention of fire and scatter of parts and liquids.
- (4) Refuelling and starting engine are prohibited in the pit and the paddock during the Pit-Walk.
- (5) Smoking is restricted to a certain designated area.
- (6) Any alcoholic drink, sleep or anesthetic medication and other chemical drugs excluding those necessary for any health malady must not be taken.

3) Behaviour in the course

- (1) Access to the course, entry into the course by a car must always be carried out pursuant to the instruction or approval of course marshals or officials.
- (2) When driving on the course, any action deemed to be unnecessarily must not be taken.
- (3) When a yellow flag is shown during driving on the course the driver must revert the car back to road-holding state and reduce the speed.
- (4) When a red flag is shown during driving on the course the driver must greatly reduce the speed so that the car can be stopped at any time and stop the car safely at the designated position. If the

コース員の指示に従わなければならない。

6. D1 競技規則の制定と施行

D1 WORLD ASSOCIATION は毎年 1 月 1 日付で D1 競技規則を更新制定し、すべての D1 大会主催者と D1 競技参加者に対して施行する。すべての D1 大会主催者は本規則と矛盾する規則を運用してはならず、参加者にそれをおこなわせてはならない。

7. D1 競技の種別と適用規則

D1 競技は原則として「単走競技(Tanso)」と「追走競技(Tsuiso)」の 2 方式の競技形態でおこなわれるが、どちらか一方の競技のみで競技会を開催することもできる。

1) 単走競技(Tanso)

単走競技は参加車両 1 台ずつ独立して定められたコースをドリフト状態で走行し、この時の評価点を競う。競技形式と進行方法は本規則 10 項に定める「大会特別規則」によって定められる。

2) 追走競技(Tsuiso)

追走競技は 1 対 1 で競う方式の競技で、勝ち抜きトーナメント方式、総当たりトーナメント方式、またはそれらを組み合わせた試合形式でおこなわれる。追走競技は 1 組の勝負の中で必ず「先行(Senko)」と「後追い

course marshal gives any instruction, the driver must respect it.

(5) If the driver thinks that his/her car might spill oil on the track, he/she must leave the driving line immediately and stop his/her car at the safe place and obey the instruction of the course marshals.

Art.6 Constitution and Implementation of D1 Sporting Regulations

The D1 World Association will renew the D1 Sporting Regulations on January 1st each year and enforce them to all organizers of D1 events and D1 competitors. All D1 organizers must not put any rules into effect which may conflict with these regulations and force the competitor to obey them.

Art.7 The category and application regulations

D1 competition is organized with a combination of 2 ways of competition form called Tanso(single run) and Tsuiso(chasing run) in principle however, an event may be organized with only one competition style.

1) "Tanso" competition(Single run)

Competition cars perform drifting one by one on the given course and contest for the scoring points.

The type of competition and the procedures will be defined under the Supplementary Regulations of the Event provided in Art.10 of these regulations.

(Atooi)」の2回走行を勝負単位としなければならない、走行ごとに先行車両に対して後追い車両が優れているか劣っているかの評価で勝敗を決する。ただし、特別戦や時間短縮の必要上、1回走行を前提に対戦者が先行か後追いを選択する方法を選択することができる。競技形式と進行方法は本規則10項に定める「大会特別規則」によって定められる。

8. 競技役員と職務および権限

1) 競技長

- ① 競技長は、競技の公平性と安全性を保ちながら規則に基づく競技運営をおこなう執行責任者である。
- ② 競技長はすべての競技委員からのレポートを受ける権限を持ち、裁定に必要とする情報を裁定者に伝える責任を有する。
- ③ 競技長は競技中、常にラジオシステムによる競技員とのコミュニケーションをおこなえる状況を保たなければならない。
- ④ 競技長は追走における各競技者の持ち時間切れによる勝敗判定や反則行為判定等をおこない、これにともなうスタート順の管理をおこなう。
- ⑤ 競技長は規則の定めがない事項、大会特別規則の変更について、

2) "Tuiso" competition(Chasing run)

This is a competition contested one for one and organized by applying tournament system, all-play-all system or combined system of these. Tuiso competition must be a match composed of two runs of Senko(foregoing) and Atooi(chasing) as a unit, and the result will be made by the evaluation of whether the chasing car is superior or inferior to the foregoing car in each run. However only one run in which the opponent will select Senko or Atooi may be performed for a special event or the time constraint. The type of competition and the procedures will be defined under the Supplementary Regulations of the Event provided in Art.10 of these regulations.

Art.8 Duties and Rights of the Official

1) Clerk of the Course

- (1) The Clerk of the Course is a person in charge for operation of a competition based on the related regulations while maintaining fairness and safety.
- (2) The Clerk of the Course has a right to be reported by all officials and has a duty to inform the stewards of information necessary to judge.
- (3) The Clerk of the Course must keep the situation where he/she can establish communication with officials via radio system any time during an event.
- (4) The Clerk of the Course delivers a judgment for the result(winning

競技会内での決定権限を持つ。

- ⑥ 競技長は、練習走行、予選、決勝競技をコントロールし、プログラムに従った競技会の運営について責任を有する。
- ⑦ 事故および悪天候等により、競技進行が困難な場合、競技中止の決定をおこなう。
- ⑧ 競技参加者の不正行為、規則違反、または競技参加者からの抗議についての受付をおこなう。
- ⑨ 競技結果(リザルト)の最終決定をおこなう。

2) 審判員

- ① D1 WORLD ASSOCIATION は D1 競技における審判員を認定し、「D1 審判員ライセンス規定」に従い、D1 国際審判員ライセンスを発給する。D1 WORLD ASSOCIATION によって公認された各国の代表機関は、D1 国内審判員ライセンスを発給することができるが、その審判員を D1 WORLD ASSOCIATION に登録しなければならない。
- ② 審判員は D1 競技の順位に関わる審判をおこなうことができる。D1 競技の審判員は D1 WORLD ASSOCIATION 発行の D1 審判員ライセンスを保有した者でなければならない。
- ③ コース上の特定の部分(審判員席からの死角等)での競技車両の

or losing) of a match by overrunning the allotted time of each participant or for infringement of the rules in Tsuiso match and control the starting order accordingly.

- (5) The Clerk of the Course has a right to decide any case which falls behind the regulations and change of the Supplementary Regulations of the Event within an event.
- (6) The Clerk of the Course controls practice sessions, qualifying sessions and the final matches and is in charge of operation of an event in accordance with the event's programme.
- (7) The Clerk of the Course makes a decision of suspension of a competition if he/she thinks it necessary owing to a weather condition or an accident etc..
- (8) The Clerk of the Course accept protest lodged by the competitors against fraudulent act or infringement of rules.
- (9) The Clerk of the Course makes a final classification (result) of the competition.

2) Judges

- (1) The D1 World Association will certify the judges for the D1 competitions and issue D1 International Judge's License according to the Appendix C "Regulations for D1 judge's license". The representative body of D1 in each country homologated by the D1 World Association will be able to issue D1 National Judge's License however, it must register the judges issued with such license on the D1 World Association.

状況を判断するコーナー審判員を追加して配置することができる。

- ④ 審判員は付則-B「D1 採点基準」に基づき競技車両の走行を採点する。
- ⑤ 審判員は予選前のドライバーズブリーフィングにおいて、採点の内容についてコース図を使用して競技参加ドライバーに説明しなければならない。

3) 競技進行ダイレクター

- ① 競技進行ダイレクターは、競技の進行が円滑におこなわれ、観戦者を含む競技会関係者に配慮した競技進行がおこなわれるようにコントロールする役割を持つ。
- ② 競技進行ダイレクターは、競技中は常に場内アナウンスとコミュニケーション状態を保ち、次の競技者の情報をすべての関係者が共有できる状況を保つとともに、競技進行のタイミングをコントロールする役割を持つ。
- ③ 競技進行ダイレクターは、競技中は常にラジオシステムにより、競技の情報を把握できる状況を保たなければならない。

4) 競技会事務局長

- ① 競技会の運営およびこれに関係ある文書の発行についての責任者である。

(2) The judges may make judgment concerning the result of the D1 competition. The judges of D1 competition must be holders of D1 Judge's License issued by the D1 World Association.

(3) The additional judges may be placed in order to judge the condition of the competition cars at the certain section of the course (for example, at the blind section from the judges' seats).

(4) The judges will score the driving performance of the competition cars according to the Appendix B" Scoring Criteria"

(5) The judges must give explanations about the content of scoring at the driver's briefing before the qualifying session using drawings of the course.

3) Director for the competition procedures

(1) Director for the competition procedures will have a role of controlling the competition to be operated smoothly and also in consideration for the persons and parties related to the Event including the spectators.

(2) Director for the competition procedures should keep a permanent communication with P.A. announcer and maintain the situation in which all related persons and staff may have common knowledge about next competitor and have a role of controlling the timings of procedures of the competition.

(3) Director for the competition procedures must keep its situation in which he/she can assess the state of the competition via a radio system at any time during the event.

② 競技会事務局長は競技の運営が円滑に大過なくおこなわれるように諸準備状況を確認し、競技会全体の調整者として活動する。

5) スターター

① スターターは競技の際に競技車両のスタートをコントロールする。このときトラック上の安全が優先されるが、採点の進行状況、コースの状態、ドライバーの準備状況を踏まえ、競技者に不平等が生じないように、円滑に短時間に多くの競技車両をスタートさせるべく活動するとともに、スタート地点における反則行為等について競技長にレポートする。

② 追走における各競技者の整備用持ち時間の計測はスターターが計測し、競技長にレポートする。

6) スコアラー

① 審判員の採点を集計整理してドライバー別得点および順位情報を公式記録として作成管理する。

7) 技術委員長

① 車両規定に基づき競技参加車両を調査し、適合性を判断して競技長にレポートする。

4) Chief of the secretariat of the event

(1) The Chief of the secretariat of the event is in charge for issuing of any documents relating to the operation of an event.

(2) The Chief of the secretariat of the event will confirm all preparations necessary for a smooth operation of the event with no real problems and coordinate whole event.

5) Starter

(1) The starter will control the start of the competition cars in the event. For this control, the safety on the track takes precedence however, the starter should act in order that the competition cars may start as many as possible smoothly in a short time without any inequality having the scoring progress, situation of the course and preparation of the drivers in mind and report any infringement at the starting point to the Clerk of the Course.

(2) The starter will measure the time allotted for maintenance work for each participant in Tsuiso match and report it to the Clerk of the Course.

6) Scorer

(1) The Scorer will tally the number of scoring points of the judges and establish the points scored by each driver and ranking information and control them as the official records

- ② 参加車両の競技参加における安全性についての改善を当該チームに求めることができる。
- ③ 競技中の事故等に起因する破損状態の車両の競技継続可否を調査し、意見とともに競技長にレポートする。

- ④ ピットおよびパドックにおける車両整備作業に関係した安全確保について指導、改善指示をおこなう。

8) 広報委員長

- ① 競技会としての対外発言について管理し、対外部文書等の発行、記者会見の運営をおこなう。
- ② 対外部窓口として取材受付および取材証の発行をおこない、競技会中は取材者の管理者としての機能を持つ。

9. 規則の解釈と最終判断

D1 規則の解釈は日本語の規則文言を正規として D1 WORLD ASSOCIATION の判断を最終判断とするが、各国内の判断では各国を代表する D1 代表機関がこれをおこない、疑義がある場合は D1 WORLD ASSOCIATION に問い合わせて最終判断をおこなう。

7) Chief Scrutineer

- (1) The Chief Scrutineer will inspect competition cars entered in the event according to the vehicle regulations and judge the eligibility and then report it to the Clerk of the Course.
- (2) The Chief Scrutineer may make a request of any improvement for safety of the participating car to the team concerned.
- (3) The Chief Scrutineer will examine the car with damages caused in an accident etc. during an event and his/her opinion whether the relevant car may continue the competition or not will be reported to the Clerk of the Course.
- (4) The Chief Scrutineer will give instructions or directions for improvements for the security concerning the maintenance work on the cars in the pit and the paddock.

8) Chief of Public Relations

- (1) The Chief of Public Relations will control the statement to the media or public, issue external official documents or notice and operate Press Conference.
- (2) The Chief Public Relations as a contact person will accept interviews and issue press pass, and control the press during the event.

Art.9 Interpretation of the regulations and final decision

The final text of these regulations shall be the Japanese version and the opinion of the D1 World Association is decisive. However the judgment

10. 大会特別規則と大会公式通知

- 1) D1 競技会を開催する者は、D1 WORLD ASSOCIATION が制定する書式により、本規則 3 項の 1) の各国を代表する D1 機関に大会特別規則書の承認を受けなければならない。
- 2) D1 競技会を開催する者は、参加受付以前に参加申込者に対して事前に最少限以下の内容を網羅した大会特別規則書を公開しなければならない。
 - ① 競技会名称、開催地、開催日
 - ② 主催者名
 - ③ 使用するコース
 - ④ 参加を許される車両およびドライバーライセンス
 - ⑤ 使用タイヤの制限等
 - ⑥ 競技形態(例：単走と単走ベスト 16 による追走)
 - ⑦ 予選試技回数と通過台数
 - ⑧ シード車両台数
 - ⑨ 競技長、審判員
- 3) D1 競技会を主催する者は、大会特別規則発行以降に制定または変更された事項について、競技参加者に直接影響するものについては、発行連番と発行日を付した「大会公式通知」として参加受付者に文書にて公示し

in each country will be made by the representative body of D1 of the country and should any dispute arise as to the interpretation of the regulation, the D1 World Association may make the final decision.

Art.10 The Supplementary Regulations of the Event and the official bulletins

- 1) The organizer of D1 competition must submit their Supplementary Regulations of the Event to the representative body of D1 in each country defined under Art.3-1) of these regulations by form set by the D1 World Association for approval.
- 2) The organizer of D1 competition must publish the Supplementary Regulations of the Event including the following information at minimum in advance for the entry applicants before the administrative checks.
 - (1) Name of the event, venue, date
 - (2) Name of the organizer
 - (3) The course
 - (4) Eligible cars and driver's license
 - (5) Restrictions or others concerning tyre
 - (6) Competition form(ex. Tanso and Tsuiso with the top 16)
 - (7) The number of qualifying session and of the qualifier
 - (8) The number of seeded cars
 - (9) The Clerk of the Course and the Judges

なければならない。

- 4) 大会公式通知は競技会開催日以前のものについては E メール等で公示できるが、競技会時の発行ではその分をハードコピーで競技参加者に配布されなければならない。

11. D1 ブルテン

D1 規則および D1 シリーズ規則に関わる規則の変更および追加に関しては、暦年毎に管理される連番と発効日を記したブルテンを発行しなければならない。このブルテンは通常はそのシーズンを通じ有効とされ、年毎に改定される規則に反映される。発行されるブルテンが限定的なものである場合は、その旨が明記されなければならない。

第 3 章 D1 競技参加者およびドライバー

12. 競技ライセンス登録

- 1) D1 競技会に参加する者は、当該国の D1 代表機関に申請して所定のライセンスの発給を受けなければならない。
- 2) D1 ライセンス取得者は、当該国の D1 代表機関に登録される。

- 3) The organizer of D1 competition must provide information to the competitor in writing as the official bulletins dated and with serial numbers if these is any items established or amended after issuing of the Supplementary Regulations of the Event which have direct influence on the competitor.

- 4) The official bulletins of the event may be published by E-mails if they are issued before the event, however the hard copy of the bulletin issued during the event must be circulated at the site.

Art.11 D1 Bulletin

Any change or addition of any rules and regulations for a supplement to the D1 Regulation and D1 Series Regulations must be communicated via bulletin with the serial number and the date of effect controlled by calendar year. The bulletin will normally be valid through the season concerned and be reflected in the regulations revised year after year. If the issued bulletin is definitive in nature it must be so mentioned clearly.

Chapter 3 Competitor and Drivers of D1 competition

Art.12 Registration of Competition License

- 1) The competitor of D1 events must be issued with the Licenses necessary for participation by applying to the representative body of

3) D1 国際ライセンス取得条件は、当該国の D1 代表機関が D1 WORLD ASSOCIATION に申請・承認された者のみとする。

4) D1 競技者が保有する D1 ライセンスを発行した代表機関の当該国以外の競技会に出場する場合、その競技者(ドライバー)は D1 国際ライセンスを発行した D1 WORLD ASSOCIATION に国際大会競技者として登録されていなければならない。

13. D1 競技会参加資格

1) D1 競技会に参加するドライバーは、D1 WORLD ASSOCIATION または D1 WORLD ASSOCIATION が公認した本規則 3 項の 1) で定める各国 D1 代表機関が発行した有効な D1 競技ライセンスを保有しなければならない。

2) D1 競技会に参加する場合は、参加責任者を定めて競技参加者とし、エントリー書類にその責任者が自筆サインによりそのチーム員すべての行為について管理責任を持たなければならない。

3) 競技会参加ドライバーは競技会参加責任者を兼任することができる。

D1 in each country.

2) The holder of D1 License will be registered on the representative body of D1 in each country.

3) D1 International License should be issued only for the participant or the driver for which the representative body of D1 in each country applied to and approved by the D1 World Association.

4) When the D1 competitor takes part in the event organized outside the country of which representative body of D1 issued their license, the participant (driver) must be registered as an international competitor on the D1 World Association that issued the D1 International License.

Art.13 Eligible driver for the event

1) The driver intending to participate in D1 event must have valid D1 competitor's license issued by the D1 World Association or the representative body of D1 in each country defined under Art.3-1) and homologated by D1 World Association.

2) When applying for entry in D1 event, the competitor must be a person in charge for the prescribed responsibilities and he/she must append his/her signature on the entry application documents as a

- 4) D1GP シリーズ(シリーズ戦およびエキジビションとプロモーションイベント含む)における参加者は各国の D1 代表機関に登録されたチームでなければならない。

14. D1 ドライバースライセスと取得条件

D1 ドライバースライセスは以下の種別とする。

1) D1 国際ドライバースライセス

当該国以外の競技会に参加するドライバーは、D1 国際ドライバースライセスを保有しなければならず、その取得条件は以下のいずれかとする。D1 国際ドライバースライセスは D1 WORLD ASSOCIATION のみが発行でき、各国 D1 代表機関は、ライセンス発行の申請を D1 WORLD ASSOCIATION におこない、その内容を報告しなければならない。

i. D1-SUPER ドライバースライセス

- ① 前年度 D1 グランプリシリーズにおいて当該 D1 グランプリシリーズ規則に定められたランキング以上の成績を収めた者で、当該国 D1 代表機関を通じて D1 WORLD ASSOCIATION に申請して承認を受けた者。このランキングの水準は D1 WORLD ASSOCIATION により決定され、シリーズ規則に反映される。

commitment to take responsibility for management for all behaviour of the relevant team crew.

- 3) The driver taking part in the event may be the competitor at the same time.

- 4) The competitor of The D1 GP Series(including matches of the series, exhibition events and promotional events) must be a team registered on the representative body of D1 in each country.

Art.14 Driver's License and the conditions for licensing

D1 driver's licenses are as follows:

1) D1 International driver's license

Drivers participating in an event organized outside the relevant country must hold a D1 International Driver's License and the conditions for licensing will be either of the followings. The D1 International Driver's License may be issued only by the D1 World Association and the representative body of D1 in each country will made application to the D1 World Association for the said License and must report the content to the World Association.

i. D1 SUPER Driver's License

- (1) Drivers who won a higher position than a certain position in the ranking specified by the regulations of the relevant D1 Grand

② D1 WORLD ASSOCIATION が特別に認めた者。

ii. D1-GP ドライバーズライセンス

① 前年度 D1 グランプリシリーズ以下のシリーズ規則に定められたランキング以上の成績を収め、当該国の D1 代表機関に申請して認められた者。

② 当該国競技会にてシリーズランキング上位者を当該国の D1 代表機関が D1 グランプリシリーズ参加レベルとして認めた者。このランキングの水準は、事前にシリーズ規則に明記されることが望ましい。

③ D1 WORLD ASSOCIATION が特別に認めた者。

2) D1 国内ドライバーズライセンス

D1 国内ドライバーズライセンスは、各国 D1 代表機関が独自に発行することができる、その発行条件は当該国の D1 競技会シリーズ規則に定められる。

i. D1-A ドライバーズライセンス

国内格式の全国大会レベルの競技会出場向けのライセンスとして発行される。

ii. D1-B ドライバーズライセンス

Prix Series in the final results of D1 Grand Prix Series in previous year and was approved by the D1 World Association upon application via the representative body of D1 in the relevant country. This ranking level will be decided by the D1 World Association and included in the regulations of the Series.

(2) Driver specially approved by the D1 World Association.

ii. D1-GP Driver's License

(1) Drivers who won a higher position than a certain position in the ranking specified by the regulations of the Series under D1 Grand Prix Series in the final results of that Series in previous year and was applied to and approved by the representative body of D1 in the relevant country.

(2) Drivers who won a certain high places in the series ranking in the events held in the relevant country and was approved by the representative body of D1 in that country as competitors acceptable to the D1 Grand Prix Series. This ranking level should preferably be specified in the regulations of the Series in advance.

(3) Driver specially approved by the D1 World Association.

2) D1 National Driver's License

The D1 National Driver's License can be issued freely by the representative body of D1 in each country. The issuing conditions will

国内格式の地方戦レベルの競技会出場向けのライセンスとして発行される。

iii. D1-E ドライバーズライセンス

D1 競技会の参加のためのエントリー用に最低必要ライセンスとして発行される。

15. D1 ドライバーズライセンス種別による参加制限

- 1) D1 競技会では競技会および選手各層の育成のために、所有するドライバーズライセンスにより競技会毎または競技会シリーズ毎に出場を制限することができる。
- 2) 所有ドライバーズライセンスによる出場制限は、各大会特別規則またはシリーズ規則に定められる。
- 3) D1 国際ドライバーズライセンスは、国際競技ライセンスとしてその発行国外でもライセンスとして認められるが、発効国のD1 代表機関に国外競技会参加承認申請をおこなうことで発行される国外競技会への参加許可証を保有しなければならない。
- 4) 各国D1 代表機関はD1 国際ドライバーズライセンス保持者以外にも、国外競技会への参加許可証を発行することができるが、参加対象となる開

be defined by the series regulations for the D1 events in the relevant country.

i. D1-A Driver's License

This is issued as a license for participation in the drift competitions at the national level of national status.

ii. D1-B Driver's License

This is issued as a license for participation in the drift competitions at the regional level of national status.

iii. D1-E Driver's License

This is issued as a minimum necessary license for entry application for the drift competitions.

Art.15 Participation restriction by the class of the Driver's License

- 1) A certain restriction may be made for an event or for a series by the class of the Driver's License in order to cultivate each level of the competitors or of the events in the D1 events.
- 2) The Participation restriction by the class of the Driver's License will be defined by the Supplementary Regulations of the Event or the Series Regulations.
- 3) Although the D1 International Driver's License will be admitted as an international competition license in the country other than that issued the License, the relevant driver must also have a certificate issued by

催国の D1 代表機関の了解を得なければならない。

国内ライセンスは発給した国内の大会のみ参戦できる（他国のシリーズへの参加は不可）。

競技会格式	国際	国際	国際	国内	国内
カテゴリー ライセンス種類	World Series	D1GP (日本のみ)	D1GP ナショナルシリーズ 例) タイシリーズ	国内格式の全国大会レベルの競技会	国内格式の地方戦レベルの競技会
国際 D1-SUPER ライセンス	○	○	○	×	×
国際 D1-GP ライセンス	×	○	○	○	◇
国内 D1-A ライセンス	×	×	△	○	○
国内 D1-B ライセンス	×	×	×	×	○
国内 D1-E ライセンス	×	×	×	×	◇

△：開催国のシリーズ規則として D1 WORLD ASSOCIATION により認められた場合に参加可とできる。

◇：各国 D1 代表機関がシリーズ規則で参加可と定めることができる。

16. D1 競技ライセンスの期限と失効等

the representative body of D1 of the issuing country upon application for approval to the body, which enable the driver to participate in the events organized outside the country.

- 4) The representative body of D1 in each country may issue the certificate to the driver who do not have D1 International Driver's License however, it must be agreed by the representative body of D1 of the country in which the relevant event is organized.

The National Driver's License is effected only for the national events for which the license was issued. (participation in any other series in other countries is not possible)

Status of Event	International	International	International	National	National
Category	World Series	D1 GP (in Japan only)	D1 GP National series ex) Thailand Series	Events at the national level of national status	Events at the regional level of national status
Class of the License					
International D1 SUPER License	○	○	○	×	×
International D1-GP License	×	○	○	○	◇
National D1-A License	×	×	△	○	○
National D1-B License	×	×	×	×	○
National D1-E License	×	×	×	×	◇

△ Only if it is approved by the D1 World Association as The Series Regulations of the

1) D1 競技ライセンスの有効期限は毎年1月1日より12月末日までとし、シーズン途中で取得したライセンスも取得年の12月末日までを有効期間とする。

2) D1 競技ライセンスはその有効期間が満了する以前に更新手続きをおこなうことで、翌年に有効なライセンスが継続確保され、更新期間を過ぎると新規の取得と同様のあつかいとなる。

3) D1 ライセンスの更新申請は当該国のD1 代表機関に申請し、所定の手数料納付を完了することで有効とされる。

第4章 D1 競技コース

D1 競技会を開催する場合にD1 が求めるパフォーマンスと安全を確保する目的でコースに関わる事項を定める。

17. 競技コースの必要条件

organizing country.

◇The representative body of D1 in each country may decide by the Series Regulations concerning participation

Art.16 Term of validity and expire date of the Competition License

1) The term of validity of the D1 Competition License commence from January 1st and ends at the end of December each year. The licenses obtained in the course of the season will also be valid until the end of December of the issuing year.

2) The D1 Competition License may be renewed for next year on a continuous basis by the renewal procedures taken before the expire date. If the procedure is taken after the date the license is deemed to be obtained newly.

3) The application for the renewal procedure of D1 License must be made to the representative body of D1 in the relevant country with the prescribed fee. The application without the fee is not valid.

Chapter 4 D1 Competition Course

- 1) D1 コースのトラック形状は、連続してドリフト走行できるS字状のコーナーが最低1組存在し、採点評価区間は審判員席から一望できて、採点区間がスタートラインからフィニッシュラインの間に構成されていなければならない。
- 2) D1トラックは採点評価区間の入り口までに加速できる区間を必要とし、D1競技会では各カテゴリーにふさわしいと判断できる速度が確保できなければならない。
- 3) 採点評価区間のトラック幅員は8m~15mとし、最もタイトなコーナーでも走行ラインの半径が15m以上であることが望ましい。
- 4) コースオフに対する安全が配慮されていなければならない。
- 5) 競技会に参加するチームの車両を整備保管するに十分な平面を有することが望ましい。
- 6) ドライバーを集合させてブリーフィングをおこなう場所が確保できていなければならない。
- 7) D1グランプリ開催には、プレス向け設備、観客向け設備に必要な要件を満たさなければならない。

The requirements concerning the competition course for organizing D1 events will be set in order to ensure the performance and safety for which D1 is seeking.

Art.17 The Requirements for Competition Course

- 1) The configuration of the D1 course must be composed of at least one sigmoid set of curves in which a competition car can drift, and the sections for scoring should be clearly visible from the judge's seats and must exist between the start line and the finish line.
- 2) The section for acceleration will be needed up to the entrance of scoring section on the D1 track and the speed adequate for the level of each category must be ensured in the competitions of D1 Events.
- 3) The width of the track for the scoring sections should be 5m~8m and R15m or more is maintained preferably for the driving line even in the tightest curve.
- 4) The safety measures when the cars go off the track should be provided.
- 5) The course preferably has an appropriate ground surface to accommodate the participating cars worked on for maintenance and stored by all teams entered in the event.

18. 競技コースの公認と開催許可

D1 競技会開催は競技会開催承認と、同時あるいは事前に競技コースとしての D1 WORLD ASSOCIATION 公認を取得しなければならない。D1 WORLD ASSOCIATION の公認を取得していないコースでの D1 競技会開催は認められない。

19. 競技コース公認申請と公認審査

1) D1 競技をおこなおうとする者、または D1 競技会にコースを提供しようとする者は、当該国の D1 代表機関に最低でも以下の要件を網羅する書面等にてコース公認の申請をおこなわなければならない。

- ① スタート地点から採点区間後の減速区間を含むコース平面図、高低差図
- ② 本項 1) の①のコース図に関するコースエッジの GPS データ
- ③ コースアウト等に備えた安全設備状況の内容説明図
- ④ 競技会参加車両の整備保管地域の平面図および舗装の状況説明
- ⑤ その他、競技会に必要とされる必要十分な設備の概要説明

6) The adequate briefing place suitable for all participating drivers must be secured.

7) The facilities for the press and the spectators must fulfill their requirements sufficiently for organizing D1 Grand Prix.

Art.18 Homologation and Approval of the Course

The course on which D1 event is organized must be homologated as a competition course by the D1 World Association at the same time or before it is approved for a D1 Event. Any D1 event may not be taken place on a course which is not homologated by the D1 World Association.

Art.19 Homologation Application and Homologation Inspection of the Competition Course

1) Those who are going to stage a D1 competition or those who intend to provide a course for it, they must make a homologation application to the representative body of D1 of the relevant country with a set of documents etc. including at least following information:

- (1) The course layout (plan view and undulation drawing) including the starting area and the decelerating section after the scoring section.
- (2) GPS data of the course edges concerning the course drawing

2) コース公認申請を受けた当該国の D1 代表機関は、D1 グランプリ開催コースの場合はその申請関係資料のすべてを、それ以外の競技会に使用するコースの場合は GPS データを D1 WORLD ASSOCIATION に送り、公認についての承認を求めなければならない。

3) コース公認に際して発生する費用は、各国別に D1 代表機関が定めるが、D1 グランプリコースとしての公認審査にあたり D1 WORLD ASSOCIATION が現地査察を必要とする場合には、申請者がその費用を負担しなければならない。

第 5 章 D1 競技共通規定

20. 競技参加申込と参加登録

1) 競技会に参加する者は競技会主催者が定めるエントリーフォームにより定められた期日までに公式ホームページ内および郵送にて当該競技会事務局まで参加申込をおこなわなければならない。

2) 連続して 2 日間「決勝」をおこなうデュアルファイナルズ形式の競技会では、それぞれ別の車両でエントリーすることができる。

3) 虚偽の申告をした申込は無効とみなされ、その申込をした者は不正行為

mentioned in this Article 1)-a).

(3) Explanations of safety measures prepared for any risk such as the competition cars going off the track.

(4) The plan view of the area for maintenance and storage of the competition cars and explanation about surfacing condition.

(5) The other explanations outline the facilities that fulfill their requirements sufficiently for organizing D1 event.

2) The representative body of D1 in the relevant country that receives a homologation application for a competition course must forward all documents to the D1 World Association in case of application for D1 GP, and GPS data in case of application for the event other than D1 GP for their approval.

3) The cost incurred for a course homologation will be set down by each representative body of D1 in the relevant country, however if the homologation application for D1 GP course necessitates an inspection by the D1 World Association at the site, the relevant cost must be borne by the applicant.

Chapter 5 Common regulations for D1

Art.20 Application of entry and Entry Registration

1) Those who are going to make an entry in an event must send an entry application to the secretariat of the relevant event by the entry

者として裁定され、当該競技への参加不可となり、この場合参加料は返金されない。

4) 競技会主催者は参加の申込理由を示さずに拒否することができるが、その対象者と拒否の理由を当該国の D1 代表機関に報告しなければならない。

5) 参加申込は主催者からの関連書類送達をもって正式参加登録が完了される。

6) 参加申込関連書類送付時に当該競技会における当該参加者のゼッケン番号が通知される。D1 公認競技会において、ゼッケン番号はシリーズ規則等に定めがない限りそれ以前までの当該参加者の成績順に若い番号が引き当てられる。

21. シード権およびシード権者のあつかい等

1) D1 競技会のシリーズ主催者は参加者または参加ドライバーにシード権を設定することができる。

form set by the Organizer of the event until the entry closing date by post or on the Internet official web site of the event.

2) In the event that organized with a dual-finals which means the two finals on the consecutive days, competitor may enter each final with different cars.

3) Any application including false declaration become null and void. The applicant of such application will be brought into justice and will not be able to enter the relevant event. In this case no entry fee is reimbursed.

4) The organizer of an event will be able to reject any application without reasons however, the organizer must report the applicant and the reason of the rejection to the representative body of D1 in the relevant country.

5) Once the applicants receive all necessary documents for their entry from the organizer of the relevant event, they are duly registered for the entry.

6) The competitor will be notified of their competition numbers when they receive the documents for their entry mentioned above. Unless otherwise defined by the series regulations etc., the competition numbers used in the D1 official events will be the numbers allocated

2) シード権は原則として、イベント開催時点でのシリーズランキング上位に与えられる。その人数設定は各国の代表機関の承認が必要とされる。

3) シード権者は参加手続きに瑕疵や罰則による資格停止がない限り参加を拒否されることはなく、競技会では予選を免除され、本戦への出場権が与えられる。

4) シード権者がイベント欠場の場合、次点者の繰り上げはおこなわれない。

22. 競技参加者の遵守事項

1) 競技参加ドライバーは競技会中のドライバーズブリーフィングに必ず出席しなければならない。欠席者および遅刻者はペナルティの対象とされる。

2) 競技参加者および競技参加ドライバーは、本規則および大会特別規則のすべてを遵守しなければならない。これに反した場合にはペナルティの対象とされる。

in ascending order according to the results of the relevant competitor in the past.

Art.21 Seeded drivers and competitor

1) The series organizer of D1 events may schedule an introduction of seeded drivers and seeded competitor in their events.

2) Seeded drivers and competitor will be those scores higher points in the series ranking at the time of the commencement of the event as a general rule. The number of the seeded drivers and competitor in each event must be authorized by the representative body of D1 in each country.

3) The seeded drivers and competitor will not be rejected in an event unless they are disqualified by any defect or penalty. They will be exempted from obligation to pass the qualifying session and may enter directly in the finals.

4) If the seeded drivers or competitor will not take part in the event, the vacant position will not be filled.

Art.22 Compliance rules for the competitor

1) Participating drivers must inevitably be present at the drivers' briefing

3) 競技参加者および競技参加ドライバーは、競技資格等の取得や競技の公正性を阻害するような策謀行為や詐欺的行為および贈収賄行為をした場合にはペナルティの対象とされる。また、この行為に関わった場合は当該件に関わったすべての者が、未遂であってもペナルティの対象とされる。

4) 競技会に関わる如何なる暴言・暴力行為も容認されず、例外なくペナルティの対象とされる。

23. ドライバーおよびメカニックの装備

1) 競技参加ドライバーのウェア

競技参加ドライバーが競技中に着用するウェアは FIA 公認 (FIA テクニカルリスト No. 27 記載) のオーバーオール型ドライバーズーツ、バラクラバス、シューズ、グローブ、でなければならず、その他の着用ウェアも同規格に準じたものが望ましい。なお、競技走行速度の低い競技会については、上記に準じたウェア規定を定めることができる。

2) メカニックのウェア

給油をおこなうメカニックが着用するウェアは、FIA-8856-2000 規格または SFI-3. 2A/5、3. 3/5 規格に適合する素材を使用した 2 レイヤー以上のオーバーオールが望ましい。また、バラクラバス、グローブの着用が

during the event. Any driver who did not attend the briefing or was late are subject of penalties.

2) Competitor and drivers must comply with all prescriptions of these regulations and the Supplementary Regulations of the Event. Competitor and drivers who did not obey them are subject of penalties.

3) Competitor and drivers who involved in any bribery, fraud act and scheming act concerning his /her eligibility or which might disturb the fairness of the event are subject of penalties. Furthermore all who were involved in these act will be subject of penalties, even if they were attempted.

4) Any verbal abuse / violent behavior in relation to the event are unacceptable and all who were involved in these act will be subject of penalties without exception.

Art.23 Equipments for the drives and the mechanics

1) Clothing of drivers

During the event drivers must wear the FIA homologated racing overalls, balaclavas, racing shoes and gloves (FIA Technical List No.27). It is advisable that the other clothes also comply with the same standards. For the lower events of which drifting speed is

望ましい。

3) ヘルメットの着用とヘルメット規格

- ① ドライバーはフルフェイスシールドタイプのFIA公認（FIAテクニカルリストNo. 25記載）ヘルメットの着用が義務付けられる。製造日より10年以上経過したものは使用できない。なお、競技走行速度の低い競技会については、上記に準じたヘルメット規定を定めることができる。
- ② 給油中のメカニックはフルフェイスシールドタイプのヘルメットの着用が義務付けられる。ヘルメットは2輪車用の視界の広いタイプを推奨する。

4) FHRシステム（Frontal Head Restraint）

FHRシステムは、FIA付則L項3.またはSFI 38.1規格に適合したシステム使用を強く推奨する。なお、D1競技においてはHANSのスライディングテザータイプが好ましい。競技走行速度の低い競技会については、FHRシステムを必要としない規定を定めることができる。

5) ドライバーおよびメカニックの装備

主催者が検査をおこなうために提示を求めることがあり、検査の結果、安全上の判断から使用を禁止される場合がある。この場合には参加者は直ちに本規則に適合した別の装備を準備しなければならない。

rather slow, clothing rules may be defined separately based on the criteria above.

2) Clothing of the mechanics

Mechanics in charge of refuelling operation should preferably wear overalls made of the material that comply with FIA Standard 8856-2000 or SFI-3.2A/5, 3.3/5 and have two layers or more. They should preferably wear also balaclavas and gloves.

3) Using helmet and its standard

- (1) It is obligatory for the driver to use a full-face helmet homologated by the FIA (FIA Technical List No.25). It is not permissible to use the helmet which has passed 10 years after production. For the lower events of which drifting speed is rather slow, helmet rules may be defined separately based on the criteria above.
- (2) It is obligatory for the mechanics to use full-face helmet with shield while at refuelling operation. It is recommended that the helmets should have wide range of visibility as those used for the drivers of motorcycles.

4) FHR System (Frontal Head Restraint)

It is strongly recommended that the FHR System in compliance with the prescriptions of Art.3 of Appendix L to the FIA Code or the SFI-38.1 standards should be used. The Sliding Tether Type of HANS is preferable for the D1 competitions.

24. 参加車両

- 1) D1 競技に参加できる車両は、D1 規則の付則-A「D1 車両規定」、D1SL シリーズ規則の付則 1「D1SL 車両規定」に適合する車両および D1 WORLD ASSOCIATION が特別に認めた車両とする。
- 2) 大会特別規則書には当該競技会において参加が許される車両(適合規則)が明示される。
- 3) 参加者は競技会参加登録時に申請して、予備車両を準備することが許されるが、シリーズ規則または大会特別規則でこれを制限することができる。
- 4) 参加車両を対象とする騒音規制値等は大会特別規則の定めにより守られなければならない。
- 5) 競技区間走行中の車両騒音の音量を測定し、規制値を超える場合は走行の禁止や審査点の減点までの罰則を適用される。

25. 使用燃料および使用タイヤ

For the lower events of which drifting speed is rather slow, rules without requiring FHR System may be defined separately.

5) Equipments for drivers and mechanics

The organizer of the event may require the drivers and mechanics to present their equipments for inspection and ban the use of them for safety reasons after such inspection. In this case the relevant competitor must prepare immediately another equipments comply with these regulations.

Art.24 Eligible car

- 1) Cars eligible for the D1 events will be those comply with the Appendix-A "D1 Vehicle Regulations" to the D1 regulations, Appendix 1 "D1SL Vehicle Regulations" to the D1SL Series regulations and those specifically approved by the D1 World Association.
- 2) The eligible cars(Eligibility rules) are specified in the Supplementary Regulations of the relevant event.
- 3) If the participant applied for using spare car(s) when application registration is made for the event they are permitted to prepare it (them), however the Series Regulations or in the Supplementary Regulations of the relevant event may restrict this.

1) D1 競技における使用タイヤは競技会主催者に認められたものでなければならぬ。

2) 競技会主催者は大会特別規則書に使用が認められるタイヤを記載しなければならず、指定する必要がない場合にも、その旨を大会特別規則に記載しなければならない。

3) 競技会主催者は使用できる燃料を制限することができる。

26. 公式車両検査

1) 競技開始以前に競技会主催者は公式車両検査を実施する。参加者は競技参加車両を出走可能な状態にしてこの検査を受けなければならない。

2) 公式車両検査に車両を提示することは、当該車両がすべての規則に適合していることを申告したものとみなされる。競技中に不適格が発見された場合、当該競技からの除外を含む罰則が課せられる。

3) 公式車両検査を終了した車両に対して検査済証を交付し、競技参加車両車体に貼付する。この検査済証のない車両は競技に参加することはでき

4) The noise limitation for the participating cars that are defined in the Supplementary Regulations of the relevant event must be respected.

5) The noise of the cars while running in the competing sections will be measured. Any car exceeds the limit defined will be penalized which may go as far as a ban of runs or reduced scores.

Art.25 Fuel and Tyre

1) The tyre used in D1 Event must be approved by the organizer of the Event.

2) The organizer of the event must specify the approved tyres in the Supplementary Regulations of the Event. If the organizer will not require any restrictions about tyre, the Supplementary Regulations of the Event must indicate so.

3) The organizer of the event can impose a limitation on the fuel used in the event.

Art.26 Official Scrutineering

1) The organizer of the event will implement an official scrutineering before any competition. The participant must present their cars which are in running order for the scrutineering.

ない。

- 4) 公式車両検査時には競技参加車両は、競技会主催者が指定するゼッケン番号、シリーズステッカー、指定スポンサーステッカー等を車体の定められた場所に貼付されていなければならない。
- 5) 如何なる競技車両も安全上の理由から競技出場を禁止される場合がある。
- 6) 技術委員長から車両の改善を命じられ、この改善を実行しない場合には、競技への参加を禁止される場合がある。
- 7) 公式車両検査後に、車両の安全性に影響を与たり、車両規則に関連して疑義を生ずるような修正をおこなった車両、または同様な結果を生じるような事故があった車両は再検査を受けなければならない。
- 8) 技術委員長は公式車両検査終了後も、何時でも車両を指定して車両検査をおこなうことができる。

27. 競技会期間中の車両変更

- 1) 参加者は原則として同一競技会中に予備車両を登録および使用することはできない。

- 2) Presenting a car for the official scrutineering is considered to be a declaration that the car conforms to all the regulations. If any car labeled failing during an event, it will be imposed a penalty which may result in the exclusion from the competition.
- 3) For the car that passed the official scrutineering, a certificate of inspection will be issued and attached to the competition car. Cars without this certificate of inspection may not start the competition.
- 4) The competition number assigned by the organizer, series stickers and the obliged sponsor stickers etc. must be fitted to the designated positions of the participating cars for the official scrutineering.
- 5) Any car may not be allowed to take part in competition owing to safety reasons.
- 6) If any participant is ordered to improve their car by the scrutineer and the relevant participant does not obey the instruction, the car may be banned to take part in competition.
- 7) Any car which, after being passed by the scrutineers, is modified in a way which might affect its safety or call into question its eligibility, or which is involved in an accident with similar consequences, must be re-presented for scrutineering approval.

28. 給油作業等に関する遵守事項

- 1) ピット内外にかかわらず、競技車両への燃料給油をおこなう場合、給油者は本規則 23 項目の 2) および 3) に規定される装備品の着用を義務づける。給油中は必ず給油者の横または後方、約 1~2m に消火器を持った消火専任者がついていなければならず、給油者に準じた装備品を着用することが望ましい。本規則に対する違反は競技に関するペナルティの対象となる。
- 2) 予備燃料を準備する場合、その容器の大きさは 1 個が 60 リットルまでの金属製タンクでエア抜き機能を有する構造物に限られる。予備燃料タンクの保管は直接日光の当たる場所を避け、温度上昇を防ぐ対策しなければならない。
- 3) 予備燃料に対する消火器は、1 チームにつき最低薬剤重量合計 10kg 以上を準備しなければならない。消火器の大きさは、20 リットルの携行缶につき、5kg 以上の薬剤重量がある消火器(市販家庭用含む)を目安とする。

29. 無線装置の使用

- 1) 競技参加者および競技会関係者が競技大会中に無線装置を使用する場合は、競技会開催地域で合法である無線装置および電波を利用しなければ

- 8) After the official scrutineering, the scrutineer may designate any car for inspection at any time he/she thinks it necessary.

Art.27 Change of car during an event

- 1) The participant may not register and use their spare car(s) during one and the same event in principle.

Art.28 Compliance rules for refuelling operations etc.

- 1) The refuelling crew must wear the clothes and use helmet mentioned in Art.23 2)-3) inside and outside of the pit. During the refuelling operation one crew dedicated for fire extinguishing with a fire extinguisher must always be on standby behind or alongside approx. 1m~2m of the refuelling crew. It is advisable that the crew also wears and uses the same as the refuelling crew. The any infringement of this regulation will be subjected to a penalty concerning the competition.
- 2) For the storage of spare fuel a portable steel container with air-bleeding function (max capacity no greater than 60 liters) must be used. Such container must be kept in the shade and at the place where may avoid rise in temperature.
- 3) The capacity of the extinguisher for the stored fuel should be of total 10kg at minimum of the extinguishant for a team. The guideline

ならない。

- 2) 競技車両に無線装置を使用する場合は通話用無線に限られ、データ通信用の無線使用は禁止される。
- 3) 競技車両に搭載する無線装置は、参加申込と同時に定められた書式により競技会事務局に申告して許可を受けなければならず、アンテナ等の取り付け位置について変更を要請された場合には、これを受け入れて変更しなければならない。
- 4) 主催者より競技車両に、映像、音声、データ転送用の無線装置の搭載を要請された場合は、これを拒否できない。また、この装置により取得された情報権利はすべて主催者に帰属する。

30. 公式練習走行・ウォームアップ走行

- 1) 競技大会では、予選開始前までに予選がおこなわれるトラックにて、各参加者に対して必ず公式練習走行をさせなければならない。
- 2) 競技参加者は練習走行中であっても本規則を遵守しなければならず、重大な違反に対しては規定に基づき競技長から罰則を課せられる場合がある。この罰則には、競技の試技回数制限も含まれる。

recommendation states that the extinguisher containing no less than 5kg of the extinguishant (commercially-supplied for household use) should be prepared per a portable container of 20 liters.

Art.29 Use of radio system

- 1) The radio or wireless system and the radio waves used by the participant or any person in relation to the event during the event must be legal in the area of the venue.
- 2) If a radio system used on the competition car it must be for talking only and radio waves for transmitting any data is prohibited.
- 3) The radio system installed on a competition car must have an approval of the secretariat of the event by the given form which is presented to the secretariat at the time of entry application. When the installation position of antenna is advised to be changed, the relevant participant must obey it.
- 4) When a participant is asked to fit a radio system for transmitting an image, voice and data onto their car by the organizer, he/she can not reject it. The right in relation to all such information acquired by the system will vest in the organizer of the event.

Art.30 Official practice session and warm-up

- 3) 競技会主催者は、単走競技および追走競技開始直前には当該車両のコースインラップ(ウォームアップ走行)を設けなくてはならない。
- 4) 競技中のクラッシュ等による復旧作業で大幅に競技が中断されることで、外気温等によりウォームアップ走行の追加の必要性が予測される場合には、公式通知或いはドライバーブリーフィングにてこと前に、これを適用する中断時間が告知されなくてはならない。

31. ドライバーズブリーフィング

- 1) 競技会主催者は競技会の初回の公式練習走行前に第1回目のドライバーズブリーフィングをおこなうことが望ましい。
- 2) 競技会における最初のドライバーズブリーフィングで、審判員は採点上の重視点と採点内容を図解して説明しなければならない。
- 3) ドライバーズブリーフィングの欠席および遅刻はペナルティの対象とされる。
- 4) ドライバーズブリーフィングで規定外の事項が通知された場合は、公式通知としてその内容が発行されなければならない。

- 1) The official practice session must be organized for all competitor before the start of the qualifying session on the track for the latter. The drivers must participate in that session.
- 2) The participant must respect these regulations even during the practice sessions. Any significant infringement may incur penalties imposed by the Clerk of the Course based of the regulations, which include limitation of number of trials of competition.
- 3) The organizer of the event must schedule a warm-up run for the relevant cars immediately before the starts of Tanso competition and Tsuiso competition respectively.
- 4) If a necessity of an additional warm-up is predicted after long period of suspension of competition for restoration work owing to a collision etc. during competition and due to the outside temperature, the suspension period which necessitate an additional warm-up must be notified beforehand by official bulletin or at the driver's briefing.

Art.31 Driver's briefing

- 1) The first driver's briefing should preferably be held before the first official practice session by the organizer of the event.

32. 予選(単走)

D1 公認競技会の予選方法は本規則に準拠してそれぞれ各国代表機関が定めるシリーズ規則または競技会特別規則に定められた手順により実施される。

1) 予選は単走競技でおこない、採点法は付則-B「採点基準」に従って採点され、そのベスト得点を競技者の得点として順位を決定し、大会特別規則で定められた台数を予選通過とする。同得点が存在した場合には、当該大会直前までの成績の上位者を上位とする。採点方法が前記以外となる場合は、シリーズ規則、または大会特別規則に明記されなければならない。また、競技採点にD1規則付則-Bの6項に定める計測採点を使用または併用することができる。

2) 予選は、競技会参加者をシリーズランキング順に1つのグループが10台前後の数グループに分割し、グループ毎にコースインして定められた試技回数分の走行を行う。この際のグループ台数は、可能な限り同数となるように分割されなければならない。

3) 予選における走行順序は、シリーズポイント下位順とする。

2) At the first driver's briefing the judges must give graphic explanation as regards the important points which is count for scoring and the content of scoring.

3) Any driver who did not attend the briefing or was late will be subject of penalties.

4) If any information given in the driver's briefing, which is not normally given at such meeting will have to be published in the official bulletin.

Art.32 Qualifying session "Tanso"(single run)

The qualifying session of the D1 homologated event will be organized according to the Series Regulations established by the representative body of D1 in each country based on these regulations or the procedures defined in the Supplementary Regulations of the Event.

1) The qualifying session will be Tanso(single run) competition and is scored based upon the appendix B "Scoring Criteria". The classification will be made considering the highest points scored by each driver and the number of cars stipulated in the Supplementary Regulations of the Event may pass the qualifying session. In case of a tie driver who got higher position in the ranking until just before the relevant event will be preceded. If any other way of scoring is applied it must be specified in the Supplementary Regulations of the Event or the Series Regulations. The measuring device can be used or additionally used for the scoring of competition, which is defined in

- 4) 予選においては、シリーズ規則等で定めがない場合を除き、コース内にチーム員が立ち入ることは許されない。また、車両がコース内に有る場合には工具等の持ち込み・手渡しは一切禁止される。
- 5) 本規則 21 項に定めるシード権者は予選をおこなわずに単走決勝に参加することができる(予選での走行は許されない)。
- 6) 予選の試技回数は、シリーズ規則または大会特別規則で公示されなければならない。荒天等の理由で当該競技会審査委員会の決定により、試技回数を減らすことができるが、参加全車両が同回数の試技とする。すでにおこなわれた試技の得点を採用せずに試技回数の平等化を行う場合は、最後の試技回の得点を不採用とする。
- 7) デュアルファイナルズ(ダブルラウンド競技会)における後ラウンドの予選は、例外的に前ラウンド単走決勝出場者の得点を予選得点として扱い、予選の一部とすることができる。この時の予選方法については大会特別規則に明示されなければならない。

Art. 6 of the Appendix B of the D1 Regulations.

- 2) The competitor are divided into groups of approx. 10 cars per group assembled taking the series ranking in account will start the qualifying session in groups and perform prescribed number of trials. The cars in one group should be the same in number as far as possible.
- 3) The order of the start in the qualifying session will be the series point ranking in reverse order.
- 4) Unless otherwise stipulated in the Series Regulations etc., no team crew may present in the course during the qualifying session. When the cars are in the course no tools etc. may not be brought in or handed from outside of the course.
- 5) The seeded drivers as defined in Art.21 of these regulations may take part in the Tonso finals without passing the qualifying session(they are not allowed to run the qualifying session).
- 6) The number of trials in the qualifying session must be notified in the Series Regulations or the Supplementary Regulations of the Event. The number of trials may be reduced according to the decision by the Stewards of the Meeting of the relevant event owing to bad weather etc., however the number must be the same for all

- 8) 予選コースインウォームアップ走行中にコースアウト等で車両回収やコース修復による一時中断の原因を作った参加ドライバーは、予選試技の初回分の走行権利が失われる。これについては違反内容と罰則が事前に決定され告示されている内容に基づく競技長の決定でペナルティとして適用される。

33. 単走決勝

D1 公認競技会の単走決勝競技方法は、それぞれ各国代表機関が定めるシリーズ規則または競技会特別規則に定められた手順により実施される

- 1) 単走決勝は、予選通過者を順位下位の選手から順に 1 つのグループが 10 台前後の数グループに分割し、グループ毎にコースインして定められた試技回数分の走行をおこなう。この際のグループ台数はできる限り同数となるように分割されなければならない。
- 2) 単走決勝における走行順は、予選順位の下位の選手からの走行とされる。
- 3) 単走決勝においてはシリーズ規則等で定めがない場合を除き、コース内

competitor. If such number made equal without counting the points scored in the trials already performed, the points of last trial is not considered.

- 7) For the qualifying session for the 2nd round in the dual-finals(double rounds competition), the scored points of the drivers in the Tanso finals of the 1st round may be deemed to be the points of the qualifying session exceptionally and these may be a part of that qualifying session. In this case the procedures of the qualifying session must be specified in the Supplementary Regulations of the Event.
- 8) The driver who cause the suspension during the warm-up session for the qualifying session owing to a towing of the car or course restoration after his/her car went off the track etc. will lose his/her right to run the first trial in the qualifying session. This is applied as a penalty according to the decision of the Clerk of the Course based on the infringement and penalty decided and notified beforehand.

Art.33 Tanso finals

The procedures for Tanso finals of D1 homologated competition will be carried out in accordance with the proceedings defined in the Series Regulations or the Supplementary Regulations of the Event that were established by the representative body of D1 in each country.

にチーム員が立ち入ることは許されない。また、車両がコース内に有る場合には工具等の持ち込み・手渡しは一切禁止される。

- 4) 単走決勝の順位は試技回数の中で最高得点をもって決定されるが、本規則 32 項の 6) と同様の走行回数減があった場合は有効な走行内の最高得点とされる。
- 5) 単走決勝コースインウォームアップ走行中にコースアウト等で車両回収やコース修復による一時中断の原因を作った参加ドライバーは、単走試技の初回分の走行権利が失われる。これについては違反内容と罰則が事前に決定され告示されている内容に基づく競技長の決定でペナルティとして適用される。

34. 追走トーナメント

D1 公認競技会の追走トーナメント競技方法は、それぞれ各国代表機関が定めるシリーズ規則または競技会特別規則に定められた手順により実施される。

- 1) 追走トーナメントへの進出台数は、予め大会特別規則によって公示され、同時に単走決勝順位に基づく対戦組み合わせ表と走行順が公式通知で事

- 1) For Tanso finals the competitor will be divided into groups of approx. 10 cars per group each in the reverse order of the cars passed the qualifying session, and the start will be given for each group to complete the given number of trials. The cars in one group should be the same in number as far as possible.
- 2) The starting order for the Tanso finals will be the reverse order of the result of the qualifying session.
- 3) Unless otherwise stipulated in the Series Regulations etc., no team crew may present in the course during the Tanso finals. When the cars are in the course no tools etc. may not be brought in or handed from outside of the course.
- 4) The results of the Tanso finals will be made by the highest points scored within the completed number of the trials however, when the number of trials is reduced as mentioned in the Art.32-6) of these regulations the highest points scored in the valid trials will be considered.
- 5) The driver who cause the suspension during the warm-up session for the Tanso finals owing to a towing of the car or course restoration after his/her car went off the track etc. will lose his/her right to run the first Tanso trial. This is applied as a penalty according to the decision of the Clerk of the Course based on the infringement and penalty

前に告示されていなければならない。

- 2) 追走トーナメントにおける対戦は、その組の勝敗が決するまで連続して走行されなければならない。勝敗はD1 規則付則-B およびシリーズ規則の定めに基づき審判員の判断で決定される。追走競技採点には、同付則-B の6項に定める計測採点を併用することができる。
- 3) 追走トーナメントでは、チーム員のうち、許可された者がスタート地点に入場が許され、待機時間と本項 5) の持ち時間内での車両の整備、タイヤ交換、給油が許される。ただしシリーズ規則および大会特別規則で追走延長戦回数が制限された場合には、スタート地点での作業を禁止することができる。
- 4) 走行後競技者が再びスタートラインに着くまでの猶予時間は追走トーナメントベスト16対戦、ベスト8対戦で5分、ベスト4対戦と決勝対戦で5分とし、ベスト8対戦終了時にそれまでの累積時間がリセットされる。タイムは両車両がホットピットに戻った時点から競技者個々に累積して計測され、持ち時間を越えた場合は、その時の対戦は負けとされる。対

decided and notified beforehand.

Art.34 Tsuiso tournament

The procedures for Tsuiso tournament of D1 homologated competition will be carried out in accordance with the proceedings defined in the Series Regulations or the Supplementary Regulations of the Event that were established by the representative body of D1 in each country.

- 1) The number of cars may forge ahead to the Tsuiso tournament must be published by the Supplementary Regulations of the Event in advance, the bracket based on the results of the Tanso finals and the starting order must be announced by the official bulletin beforehand at the same time.
- 2) The match in the Tsuiso tournament must be continued consecutively until the result (winning or losing) of the pair is emerged. The result is decided by the judges in accordance with the prescriptions of the Appendix D of the D1 Regulations and the Series Regulations. The measuring device can be used additionally to help the scoring of Tsuiso competition, which is defined in Art. 6 of the Appendix B of the D1 Regulations.
- 3) For Tsuiso tournament only approved team crew may present at the starting area and maintenance work on the car, tyre change and refuelling may be carried out within the time for stand-by and the

戦する両者ともにスタートラインに付けなかった場合は、両者共に競技終了とする。

5) 追走のスタート位置は公式練習前に決定され、参加者に告知されなければならない。また、並走義務区間を設定し、コース上にパイロンが設置され、この位置よりも手前では両者に車間が生じないように走行する義務が両者にある。差が生じた場合には、後追い車は減速してスターターに申告して再スタート権利を求めることができる。

6) 追走競技では、審判員が評価して勝敗を決するが、競技会毎に定める以上のポイント差が付かない場合は、対戦を延長して所定の点差以上で勝敗が付くまでシリーズ規則および大会特別規則で定める走行回数まで継続する。追走延長戦がシリーズ規則および大会特別規則に定める回数で勝敗が決しなかった場合は、それまでのすべての走行を審判員が総合的に評価して勝敗を決定する。

allocated time defined in 5) of this article below. However if the number of extended match of Tsuiso is limited by the Series Regulations and the Supplementary Regulations of the Event the work at the starting area may be banned.

4) The window time until the competitor reaches at the starting line after his/her run will be 5 minutes for the top 16 matches and for the top 8 matches in Tsuiso tournament and at the end of the matches by the top 8 the accumulated minutes will be reset.

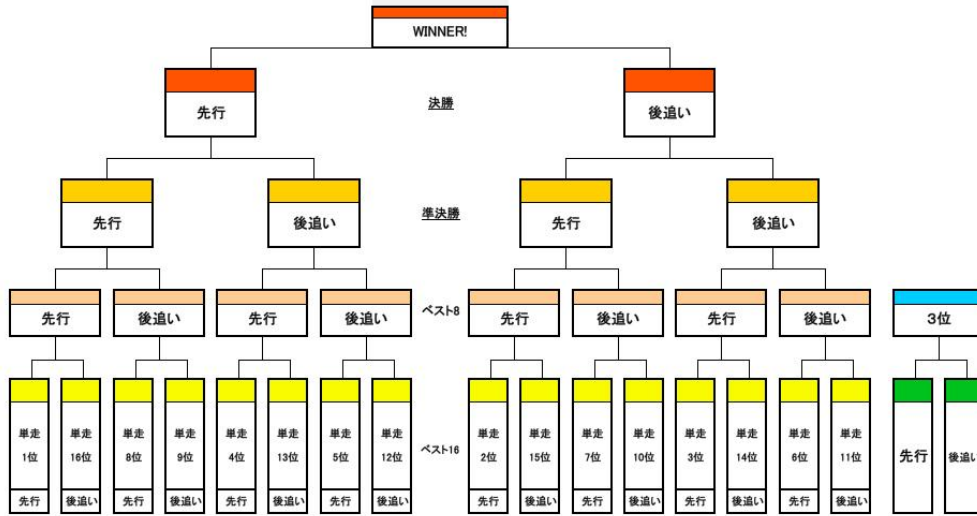
Timing will begin at the time when both cars return to the hot pit and accumulated respectively. If a team overrun the allotted time they lose the match. If both cars can not reach the starting line, the starter terminates the match for them.

5) The starting position for Tsuiso must be decided before the official practice session and notified to the competitor. Both drivers have a duty to drive their cars without a distance between them up to the positions of the pylons on the course put for establishing the sections where the two cars must run side-by-side. If they made a distance, the chasing car will reduce its speed and declare the starter to invoke his right to re-start.

6) The match results will be made by the assessment of judges in Tsuiso competition however, if the point difference does not become more than the specified one in each competition, the competition will

7) 追走コースインに続いて行われるウォームアップ走行中にコースアウト等で車両回収やコース修復による一時中断の原因を作った参加ドライバーはペナルティの対象となる。

追走トーナメント対戦組み合わせ表(例)



be continued by extended matches performed up to the number of matches specified in the Series Regulations and the Supplementary Regulations of the Event until the result(winning or losing) is emerged by the point difference more than the given one. If the decisive result still not be emerged after the extended matches performed up to the number of matches specified in the Series Regulations and the Supplementary Regulations of the Event, the judges will make a final decision in view of all performance assessed for each car in a comprehensive manner.

7) The driver who cause the suspension during the warm-up session after the start of Tsuiso competition owing to a towing of the car or course restoration after his/her car went off the track etc. will be subjected to a penalty.

35. コースコンディション変化時の対応

天候変化等にもなう路面状況変化に対して、その対応について以下のように定める。

1) 競技の中断

- ① 天候および路面状況が著しく変化した場合、競技長はスターターの状況判断を聞いた上で、競技を中断することができる。

Bracket for Tuiso tournament (example)

② 予選および単走決勝時における競技の中断は、原則として走行グループ内の車両が同じ走行回数を終了した時点とするが、コンディションの急変でこれによらずに中断した場合は、当該走行グループの何処までを有効な走行として採点するか競技長が審判員と協議し、決定する。

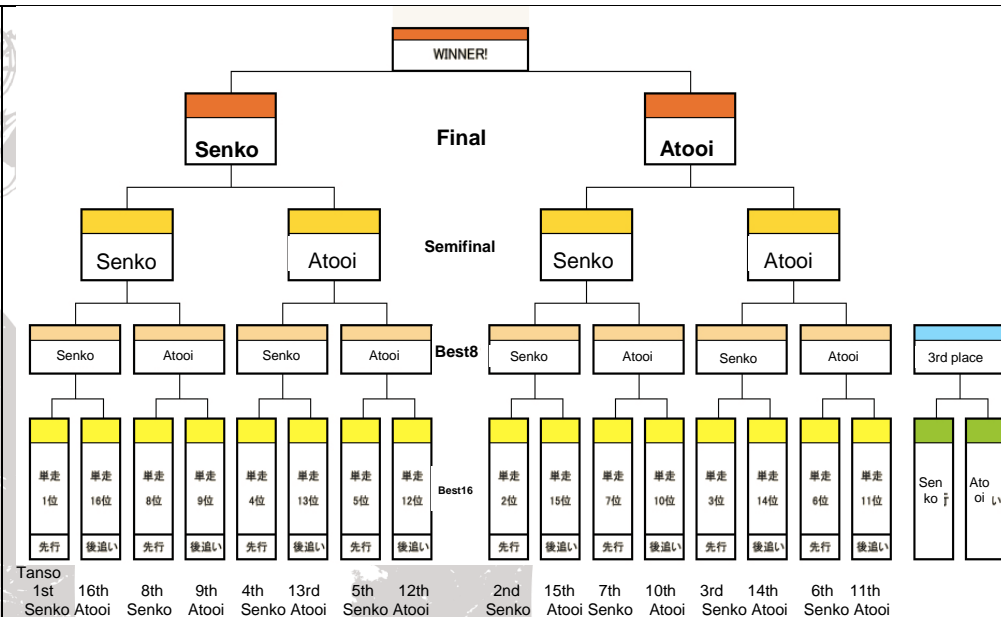
③ 追走トーナメント時における競技の中断は、原則として1組が「先行」と「後追い」を終えた時点とするが、当該組が奇数走行時点で中断となった場合には、競技長の判断で審判員と協議し、最終の走行を無効とすることができる。

④ 予選および単走決勝時の競技中断中であっても、ドライバー以外の者がコース内への立ち入ることは許されない。ただし、競技長が競技進行上特別に許可を与えた場合にはこれによらない。

2) 競技の再開

① 競技の再開は、競技長が審判員と協議し、どの時点からの走行を開始するかを競技進行ダイクターとスターターに伝えなければならない。その結果を受け、スターターから競技者に再開の説明がされ、スタートの指示がなされる。

② 審判員は再開後の採点基準を、路面コンディションの変化に対応した採点をおこなうか否かについて宣言し、競技ダイレクターはこれ



Art.35 Handling after change of course condition

The procedures for change of the surface owing to climatic change etc. will be defined as follows:

1) Suspension of the competition

(1) If the surface or weather condition changed significantly, the procedures of the competition may be interrupted by the judgment of the Clerk of the Course after the starter gave an advice.

(2) The interruption during the qualifying session and Tanso finals may be made at the end of the same number of performance of each group is completed in principle. However if this was not possible due to a sudden change of the condition, the Clerk of the

についてスターターを介し、競技参加者に伝えなければならない。宣言がなかった場合は、走行中断前とおなじ採点基準で採点される。

③ 大幅な路面状況変化競技が中断された場合は、競技再開前にチェック走行をおこなうことができるが、この判断は競技長がおこなう。

3) 荒天時の一時中断および中止

① 激しい風雨等の場合には、競技長の判断で競技を中断し、ピットおよびパドックへの車両の帰還が認められる。この場合には車両のセッティング、タイヤ変更等をおこなうことが許される。

② 競技者が、独自の判断でピット等に戻り、車両への作業等をおこなうことは許されない。

36. 競技採点

1) 競技車両の走行は本規則 32 項「予選(単走)」および 33 項「単走決勝」に対して、付則-B「採点基準」に基づき採点され、その得点により順位が決定される。

2) 本規則 34 項「追走トーナメント」に対しては、先行車の一定レベル以上の走行に対しての後続車の優劣状態で勝敗を決定する。

Course and the judges will discuss and decide the valid runs for scoring of the relevant group.

(3) The interruption during the Tsuiso tournament may be made at the end of the performances of a pair of "Senko" and "Atooi" in principle. If the interruption was made at the odd-numbered run for the relevant pair, the Clerk of the Course may make a decision after discussion with the judges for voiding the last run.

(4) No one except drivers can enter into the course even during the interruption of the qualifying session and Tanso finals unless any person specially authorized so by the Clerk of the Course for the sake of the procedures of the competition.

2) Resuming the competition

(1) The Clerk of the Course must discuss with the judges in order to decide the point where the competition should be resumed and inform it to the Director for competition procedure and the starter. Then the starter will explain the resuming procedures to the competitor and give a start.

(2) The judges will declare that the scoring criteria will be changed or not according to the surface change after the resuming. The Director of competition must inform the competitor of it via the starter. If there is no declaration, the scoring criteria will be the same as that applied before the interruption.

(3) If the interruption made due to a significant change of the surface, checking run may be carried out before resuming of the

- 3) 採点に対して、車両の動きを機械による測定値から一部の評価点を割り出して審判員の採点の一部とすることもできる。この場合、その装置と採点基準は D1 WORLD ASSOCIATION が公認したもの以外を使用してはならない。

37. ペナルティ (罰則)

- 1) 本規則および付則、シリーズ規則と大会特別規則に対する違反行為および競技役員指示に違反した場合には、当該競技参加者に対してペナルティが適用される。また、競技役員および競技会主催者に対しても規則違反はペナルティの対象とされる。
- 2) ペナルティは本規則に従い、D1 WORLD ASSOCIATION が公認する代表機関によってのみ科すことができる。ただし違反内容と罰則が事前に決定され告示されている内容であれば、競技長がその規定に沿ってペナルティを執行することができる。
- 3) ペナルティ (罰則) の種類は、厳重注意、訓告、戒告、制裁金、罰金、試技回数減、ベストスコア抹消、スコア減算、競技除外 (失格)、シリーズポイント減算、資格停止とし、場合により組み合わせられて科される場合がある。

competition and the decision for this will be made by the Clerk of the Course.

3) The interruption or suspension due to a bad weather

- (1) If the competition is suspended by the decision of the Clerk of the Course due to gusty wind and rain etc., the cars can return to the pit and paddock. In such case the cars may be worked on for setting or tyre change.
- (2) It is not permitted for the participant to return to its pit by own decision and work on the car.

Art.36 Scoring

- 1) The running performance of the competition cars will be scored based on the appendix B "Scoring Criteria" for "The qualifying session (Tnanso)" defined under Art.32 and "Tanso finals" under Art.33 of these regulations and the classification will be made in accordance with the points scored.
- 2) For the "Tsuiso tournament" defined under Art.34 of these regulations, the result will be made by the evaluation of whether the chasing car is superior or inferior to the foregoing car of which performance greater than a certain level in each run.
- 3) The measurement device which help the evaluation for scoring by identifying the score based on the mechanical measurement may be

- 4) 競技会中における違反については、違反内容と罰則が事前に決定され告示されている内容に従ってペナルティが決定され、原則として競技会公式通知として通達され、直ちにペナルティが実行される。競技に直接関係しない違反内容からの報告に基づき、大会後に D1 審議委員会により審議決定され通達することができる。
- 5) 競技会外の違反行為等に対しては、後日に D1 WORLD ASSOCIATION が公認する当該競技会開催国を代表する機関により審議決定され通達される。
- 6) 競技参加責任者は、罰金または制裁金が科せられたドライバーを含む自己チーム員の罰金または制裁金支払いについて責任を負わなければならない。
- 7) 罰金または制裁金の支払いは、ペナルティが正式に通知されてから原則 48 時間以内に D1 WORLD ASSOCIATION が公認する当該競技会開催国を代表する機関が指定する銀行口座に、振り込まなければならない。罰金または制裁金の支払いを遅延したものは、その支払いが完了するまで、資格停止処分の対象とされる。

used as a part of the Judges' scoring. In this case the device and the scoring criteria must be those homologated by the D1 World Association.

Art.37 Penalty

- 1) For any infringement of these regulations, appendixes, the Series Regulations and the Supplementary Regulations of the Event, and also inobservance of the instruction of the officials, the competitor concerned will be the subject of penalties.
- 2) Penalties may be imposed only by the representative body of D1 in each country homologated by the D1 World Association according to these regulations. However if the infringement and penalty decided and notified beforehand the Clerk of the Course may impose penalties based on that regulations.
- 3) Penalties will be strict warning, reprimand, admonitory warning, amende, fine, reduction of number of trials, cancellation of the highest score, reduction of score, exclusion from the event (disqualification), reduction of the series points, and suspension of the license which may be combined as the case may be.
- 4) The infringements during competition will be penalized according to the infringement and penalty decided and notified beforehand and the penalty will be notified by the official bulletin in principle and

38. 抗議、控訴

- 1) 競技参加責任者は競技中の審判員の評点、スターター、技術委員長の判定以外について、競技会中におこなわれた車両検査の結果、反則行為、競技運営上の誤り、順位の設定、スタート順位・組み合わせ等について自己が不当に扱われたと思われた場合に抗議する権利を有する。ただし、競技における審判員の評点についての抗議は受け付けない。
- 2) 各国の D1 代表機関は、抗議料および控訴料を定めることができる。
- 3) 抗議権利を行使する場合は、直ちにその意思を競技役員に伝えた上で、当該競技結果発表後 30 分以内に競技長宛文書に抗議料を添えて競技会事務局窓口へ提出しなければならない。
- 4) 抗議の対象となる参加者の順位または勝敗は、抗議に関する裁定まで保留されるが、競技の進行を止めることはできない。
- 5) 競技長は抗議に関わる事象により競技のやり直しを命ずることはできない。

implemented without delay. The penalty which does not have direct influence to the competition may, based on the report of that penalty, be reviewed for decision and circulated by the D1 deliberative body after the event.

- 5) The infringements outside the competition will be reviewed by the representative body of D1 of the host country homologated by the D1 World Association at a later date and the result will be circulated by it.
- 6) The participant must be responsible for the payment of the amende or fine imposed in relation to their driver or the team crew.
- 7) The payment must be made by bank transfer to the bank account designated by the representative body of D1 of the host country homologated by the D1 World Association within 48 hours from the official announcement of the penalty in principle. If any participant misses their payment due date, they are subject of suspension of the license until the payment is completed.

Art.38 Protest and appeal

- 1) The competitor have a right of protest against any results of the scrutineering, disciplinary offence, fault of event procedures, classification, starting order/pairing etc. which is appeared that he/she has treated unfairly except the judges' rating, decision of the

6) 抗議に対する裁定に不服がある場合には、控訴することができるが、その裁定から 30 分以内に控訴料を添えて当該競技会を公認した機関宛の文書を当該競技会事務局に提出しなければならない。

7) 抗議或いは控訴の内容が認められた場合で、すでに競技が終了していて順位の復帰ができない時は、以下のように取り扱う。

① 単走決勝の評価点がある場合、その評価点に該当する単走決勝の順位が与えられる。また、該当する追走トーナメント出場順位内の場合にはシリーズポイントの 1 ポイントが与えられる。これらの場合、他の参加ドライバーの順位に影響させないで当該者のみを対象とする。

② 追走トーナメントで負けとされた対戦が抗議および控訴により負けとされなかった場合には、その勝負までは勝利したとして勝ち上がり者として単走順位を反映した追走順位のポイントが与えられる。この時、他の参加ドライバーの順位に影響させないで当該者のみを対象とする。

8) 抗議および控訴の内容が認められた場合には抗議料および控訴料は返金される。抗議および控訴の内容が認められなかった場合には、抗議および控訴内容の調査および審議に関わる費用のすべてを抗議および控訴者

starter and scrutineers during an event. No protest may be lodged against the judges' rating in the competition.

2) The representative body of D1 in each country can establish the fee for the protest and the appeal.

3) When a participant exercises their right to protest they must inform the official of their intention immediately and lodge a protest in writing addressed to the Clerk of the Course with protest fee at the secretariat office of the event no later than 30 minutes after the classification of the relevant event is published.

4) The point ranking or the result (winning or losing) of the participant who is protested will be deferred until the decision of such protest is made however, the proceeding of the event can not be stopped.

5) The Clerk of the Course may not order to give the relevant participant a chance to start over depending on the event-related to the protest.

6) When a participant files complaints against the decision of the protest they may appeal the case. The relevant participant must lodge an appeal in writing addressed to the body which homologate the relevant event with appeal fee at the secretariat office of the event no later than 30 minutes after the decision of the protest.

が支払わなければならない。

39. 順位の認定

- 1) 各競技会における競技者の順位は単走決勝と追走トーナメントそれぞれの順位を認定する。
- 2) 単走決勝における順位は、選手それぞれの走行の内のもっとも点数の高い順に順位を認定し、同点の場合はシリーズポイント上位者を高位とする。
- 3) 追走トーナメントにおける結果のみで当該競技会順位を決定する場合は、トーナメントの順位決定方法を大会特別規則またはシリーズ規則により定める。
- 4) 追走トーナメント順位をそのまま当該競技会順位とせずに単走決勝結果を加味して順位決定する場合は、シリーズ規則にその決定方法を定めなければならない。

40. シリーズポイント

D1 公認競技としておこなわれるシリーズ戦は、以下を条件としてシリーズ規則でポイント制度を定められなければならない。

7) If the protest or the appeal is upheld and the classification was already made and the position of the relevant competitor would longer be restored, it will be handled as follows:

- (1) If the participant got the judges' ratings in the Tanso finals the ranking that accords with the rating will be awarded to them. If the participant is in the range which may forge ahead to the relevant Tsuiso tournament, one series point will be awarded. In this case these handlings are applied only for the relevant participant without any influence to other participating drivers.
- (2) If any participant who was deemed to get defeated in the Tsuiso tournament won by the protest or appeal, they will be awarded the points of the Tsuiso ranking reflecting the position in Tanso ranking as the participant did win by the match in question. In this case these handlings are applied only for the relevant participant without any influence to other participating drivers.

8) If the protest or the appeal is upheld the fee is refunded to the appellant. If he protest or the appeal is not upheld all cost incurred by the examination and deliberation for the protest or the appeal must be borne by the appellant.

Art.39 Classification

- 1) The classifications for Tanso finals and Tsuiso tournament will be

- 1) 単走決勝、追走トーナメントによる順位に対してそれぞれにシリーズポイントを与える場合には、合わせて当該大会の総合順位についても定められなければならない。
- 2) 単走決勝の評価としてすべての審判員が満点を与えた場合、対象者に特別規則またはシリーズ規則にプレミアムポイントとして加算するポイントを定めることができる。
- 3) 本規則 38 項の 7) が適用された場合に当該者に所定のポイントが与えられる。
- 4) シリーズランキングの決定は、シリーズ全大会のポイントを合算したポイントでランキングを決定する。

第 6 章 D1 競技大会の商業権

41. プロモーション規定

D1 WORLD ASSOCIATION は本規則と合わせて「プロモーション規定」を設け、商業関係に関する関係者の遵守事項を定める。D1 グランプリシリーズ以外のシリーズ戦および個別競技会においても、これに準じた規定を各国の D1 代表機関が D1 WORLD ASSOCIATION の承認を得て設けることができる。

established in each event.

- 2) The result of the Tanso finals will be built up according to the highest points scored by each driver in each run. In case of a tie driver obtained the higher points in the series point ranking will take the higher position.
- 3) If the classification of the event is established only by the results of the Tsuiso tournament the method of determination of the results of the tournament will be specified in the Series Regulations or the Supplementary Regulations of the Event.
- 4) If the results of Tanso finals are added to the results of the tournament for the classification of the event, the method of determination must be specified in the Series Regulations.

Art.40 Series point

For the rounds of a Series held as D1 homologated event, point scoring system must be established in the Series Regulations with the conditions set below:

- 1) If the series points will be awarded to the order of Tanso finals and Tsuiso tournament respectively, overall classification of the event must additionally be established.

42. ドライバーおよび車両等の表示

D1 WORLD ASSOCIATION は本規則と合わせて「プロモーション規則」を設け、D1 競技会に参加するドライバーおよび競技車両の表示・露出に関する遵守事項および制限を以下のように定める。

- 1) フロントガラス、運転席側ガラス、助手席側ガラスには、オフィシャルコントロールステッカー以外の貼付は認められない。
- 2) 車両ゼッケン番号は、フロントガラス助手席側上部と、競技会毎に指定される左右どちらかのクォーターガラス（開催サーキットにより異なる）の合計 2 箇所以上に表示されなければならない。
- 3) シード権者の競技車両のゼッケンはベース色を変更して他と識別することができる。その場合は、シリーズ規則に明記しなければならない。
- 4) 上記に加えてオフィシャルコントロールステッカー等が指定される場合は、各シリーズ規則または競技会特別規則に記載されなければならない。

43. 参加ドライバー、車両肖像使用

2) If all judges give full marks to a participant in Tanso finals, premium points which may be awarded to such participant may be defined in the Series Regulations or the Supplementary Regulations of the Event.

3) When the Art.38-7) of these regulations is applied, given points will be awarded to the relevant participant.

4) The determination of the series ranking will be made by the added points scored in the whole series.

Chapter 6 Commercial right of the D1 events

Art.41 Promotion rules

D1 World Association will establish "Promotion rules" along with these regulations and set the compliance rules for the persons and the parties concerning the commercial pursuits. For the series competition or individual competition other than the D1 Grand Prix Series, the representative body of D1 in each country may define the rules based on this upon approval of D1 World Association.

Art.42 Livery of car and the drivers

D1 World Association will establish "Promotion rules" along with these regulations and set the compliance rules and restrictions for the cars and the driver in the D1 events concerning their display and exposure

1) D1 競技会の参加者(エンタラント)は、D1 競技(公式練習走行・予選走行・単走決勝および追走トーナメント走行)で撮影されたすべての映像素材、写真素材の肖像権は、2次以降の利用を含め、D1 WORLD ASSOCIATION、当該国のD1 代表機関、競技会主催者にあることを承諾しなければならない。

2) 競技参加者(エンタラント)はドライバー、チーム、参加車両、キャンペーンガールおよびそれらに表記されているスポンサーロゴの肖像権をチーム内で解決した上で、競技会主催者に預託しなければならない。なお、その契約不備に起因する諸問題は、各自の責任において解決する義務がある。

44. 個人情報の取り扱い

D1 競技会の参加者(エンタラント)は、D1 競技会参加申請をおこなうにあたり、参加申請書および申請書に添付して提出された資料に記載された個人情報の取り扱いについて、以下の通り同意しなければならない。

1) 個人情報収集の目的について
個人情報は参加申請書に記された申請目的のために利用するほか、次の目的のために利用することがある。

as follows:

- 1) No stickers other than official controlled stickers may be attached to the front windscreen, window glasses on the driver's side and on the passenger's side.
- 2) The competition numbers must be displayed at the two place or more, one on the upper side of the front windscreen on the passenger's side and another on one of the quarter window glasses designated in each event (differ according to the venue).
- 3) The competition numbers of the seeded driver's car may be identified by applying different color for the background. In this case it must be specified in the Series Regulations.
- 4) The designated space for the official controlled stickers etc. in addition to the above must be specified in the Series Regulations or the Supplementary Regulations of the Event.

Art.43 Use of image right of the drivers and the cars

- 1) The competitor (entrant) of the D1 event must accept that the image right of all footage material shot and photos taken during the D1 event (official practice session, qualifying session, Tanso finals and Tsuiso tournament), including secondary use and after, belongs to

- ① 各種エントリー・ライセンスのデータベース管理、運用、資料の発送
- ② D1 競技会にかかる諸手続きに関する連絡手段
- ③ 競技結果成績の公開データベース構築、結果収録雑誌・DVDへのデータ反映
- ④ 賞金の振込
- ⑤ アンケート調査の依頼
- ⑥ 各種保険の加入
- ⑦ 統計の作成

2) 個人情報の利用および提供について

- ① 提供した個人情報を本項 1)の範囲を超えて利用することはできない。
- ② 本項 1)の範囲または法令等で要求された場合を除き、提供した個人情報は第三者に開示、提供することはできない。
- ③ D1 競技会における業務遂行上、機密保持契約を締結した業務委託先に個人情報を預託する場合がある。この場合には、当該委託先による個人情報の取り扱いについて、厳正に監督、管理されなければならない。

3) 個人情報の開示、訂正、削除

the D1 World Association, the representative body of D1 of the relevant country and the organizer of the event.

- 2) The competitor (entrant) of the D1 event must resolve any problem about the image right of the driver, team, participating cars and the grid girls and the sponsor logos displayed on them, and delegate them to the organizer of the event. Any problem arising from any contract deficiency must be settled by each participant's responsibility.

Art.44 Handling of personal information

The competitor (entrant) of the D1 event must agree as follows upon application of entry to the D1 events about handling of personal information mentioned on all documents presented for entry application and other attached documents :

1) Aim of collection of the personal information

The personal information is used for application purpose indicated on the application form and for the following purpose:

- (1) Management and operation of database for various entry and license, dispatching of documents.
- (2) Contact means concerning various procedures concerning the D1 events.
- (3) Building out of database published as the results of the events, reflecting the data to the magazines and DVD containing the

① 自己に関する個人情報は競技会主催者に開示するよう請求することができる。

② 登録された個人情報の内容が不正確または誤りであることが判明した場合には、当該国の D1 代表機関、競技会主催者およびその関連業務者は速やかに訂正または削除に応じなければならない。

45. 同乗走行イベント

- 1) D1 競技会では、競技に参加する車両を使用し、ファンサービスのための同乗走行イベントを競技会内でおこなうことができる。
- 2) 同乗走行イベントに参加できる車両とドライバーは、当該競技会主催者が直接当該ドライバーおよび車両保有者と協議して決定され、それ以外の参加は認められない。
- 3) 同乗走行イベントでのドライバーは、当該競技会参加資格以上の D1 ドライバースライセス保有者でなければならない。
- 4) 同乗走行に使用する車両の同乗者席は助手席に限定され、当該競技会の参加車両のドライバーズシートとして認められる仕様でなければならない。また、4 点式以上のシートベルトで身体が固定され、シート周辺は肢体の接触で負傷しないように配慮されていなければならない。

results.

- (4) Remittance of the prize
- (5) Request of questionnaire
- (6) Policy coverage
- (7) Maintain statistics

- 2) Use and provide the personal information
 - (1) The provided personal information must not be used outside the range defined in 1) above of this article.
 - (2) Except in the range defined in 1) above of this article and when demanded by the law etc., provided personal information will not be able to be supplied and disclosed to the third parties.
 - (3) For executing the work in the D1 events the personal information may be delegated to the subcontracting body with which contract of maintaining confidentiality agreed. In this case the handling of the personal information by the subcontracting body must be strictly supervised and managed.
- 3) Disclosure, amendment and deletion of the personal information
 - (1) Any person may ask the organizer to disclose any personal information related to the self.
 - (2) If the registered personal information is found to be inaccurate or fault, the representative body of D1 of the relevant country, the organizer of the event and any persons or parties involved in related business must accept the collection or the deletion without

5) 同乗できる者は必ずヘルメットを着用しなければならない。服装は長袖、長ズボン、手袋、靴を着用し、難燃性素材であることが推奨される。

Art.45 **Driving event with a passenger**

- delay.
- 1) Driving event with a passenger may be organized for entertainment purpose for the fan in the D1 events using the participating cars.
 - 2) The drivers and the cars that may take part in such event will be decided by the direct discussion between them and the relevant organizer. The other cars and driver may not be allowed to participate in such event.
 - 3) The driver for the driving event with a passenger must have D1 driver's license qualified at least for the event concerned.
 - 4) The seat for the passenger must be limited to the front passenger seat of the car used for such event and the seat must be of the specification admitted as a driver's seat of the participating car in the relevant event. Furthermore the seatbelt having 4 points or more can constrain the body of the passenger and the perimeter of the seat must be so treated that the passenger will not get injured by physical contact.
 - 5) The passenger must use a helmet. He/she must wear clothing with long sleeves, trousers, gloves and shoes, preferably of which

material is non-flammable.

15th Anniversary

D1

D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

D1 車両規定

2015年1月1日改定

本規則は、D1 競技会に参加する車両の車両製作・改造に適用され、競技会の安全性やD1 競技の発展と特性維持を目的に、必要な事項を以下の通り定める。
また、車両登録番号付車両を含めた競技会に参加する車両を対象とした車両規定は、当該国の車両法を考慮した競技車両規定を定めることができる。
なお、本規定はD1 代表機関であるD1 JAPAN ORGANIZATION(略称：D1JO)が規則制定の権利を有し、安全性の確保を目的とした変更は予告なく即時適用され場合がある。

1. 定義

1.1) 車両資格

自動車製造者によって生産され一般市販された車両であり、車体両側に乗降ドアを有する乗車定員2名以上6名以下の乗用車を基準に、本D1車

"D1 Vehicle Regulations"

Revised on January 1st, 2015

These regulations will be applied to the production and the modifications of all cars entered in the D1 Competition, all necessary matters are defined as follows with intention to ensure the safety of the events, D1 competition's development keeping its characteristics of the event.

For cars entered in the competition which admits cars with registration numbers, competition vehicle regulations considering the laws of the country concerned may be defined separately.

The D1 Japan Organization (abbr.D1JO), the representative body of D1 in Japan has a right to establish these regulations and to modify them and the changes made to the rules for safety reasons will be applicable immediately without notice.

1. Definition

1.1) Eligible cars

Cars modified in accordance with D1 Vehicle Regulations, based on those series produced and normally sold by an automobile

両規定に基づいて競技車両に改造された車両とする。

1.2) 用語の定義

本規定で使用される用語の定義等、D1 車両規定記載以外は FIA 付則 J 項 251 に従って適用される。

また、本規定で使用される「一般市販」とはその製品が通常の販売ルートで販売され、誰もが購入できる既成品であり、販売用カタログ等によりそれを確認することができなければならない。

これを証明するための販売用カタログ等は参加者が提示できなければならない。

1.3) 許可される、もしくは義務付けられる変更と付加物

FIA および ASN の公認・登録の有無に関わらず、FIA 付則 J 項第 252 条、第 253 条が適用されるものとするが、本規定で提示される条文については当該条文が優先され、本規定によって明確に許可されていないすべての改造は禁止される。許されている改造であっても、許されていない改造を伴ってはならない。

1.4) 一般規定

競技車両は以下の FIA 付則 J 項 252 「一般規定」の以下の必要条件を満たさなければならない。

manufacturer, having doors on both sides and the capacity of at least two person and no more than six.

1.2) Definition of the term

The definition of the terms used in these regulations as well as the terms other than those specifically mentioned in D1 Vehicle Regulations will be applied in accordance with Art.251 of the Appendix J to the FIA Code.

"Cars normally sold" means, in these regulations, that the production is sold via normal sales channel and be purchasable for everyone, which must be confirmed, such as by a sales catalogue.

For the verification of the above, participants must be able to present the material such as sales catalogue.

1.3) Permissible or obligatory change and addition

Regardless of homologation and registration by FIA and ASN, Art.252 and Art. 253 of the Appendix J to the FIA Code will be applied, however prescriptions of these regulations shall take a priority. Any modification which is not permitted explicitly in these regulations is prohibited. Even if a modification is allowed here, it must not result in or be accompanied by any prohibited modification.

1.4) General Prescriptions

Competition cars must meet following requirements as defined in "General Prescriptions" Art. 252 of the Appendix J to the FIA Code.

しかし、以下の各号の同様な意味が本D1車両規定で定められて居る場合には、本D1車両規定の条文に従うこととする。

- 252.1) 一般考察 (但し、252.1.2)は除く)
- 252.2) 寸法および重量
- 252.3) エンジン
- 252.4) トランスミッション
- 252.5) サスペンション
- 252.6) ホイール
- 252.7) ボディーワーク/シャシー/ボディーシェル (但し、252.7.7)は除く)
- 252.8) 電気系統
- 252.9) 燃料
- 252.10) ブレーキ装置

1.5) 安全装置

競技車両は以下のFIA付則J項253「安全規定」の以下のサーキット競技車両の必要条件を満たさなければならない。

しかし、以下の各号の同様な意味が本D1車両規定で定められて居る場合には、本D1車両規定の条文に従うこととする。

- 253.1) 危険な車両
- 253.2) オプション安全装置
- 253.3) 配管とポンプ
- 253.4) 制動および操舵装置の安全
- 253.5) ファスナーの追加

However if the similar means are defined in these D1 Vehicle Regulations concerning the items listed below, the D1 Vehicle Regulations shall be respected.

- 252.1) General Remarks (except 252.1.2.))
- 252.2) Dimensions and Weight
- 252.3) Engine
- 252.4) Transmission
- 252.5) Suspension
- 252.6) Wheels
- 252.7) Bodywork/Chassis/Bodyshell (except 252.7.7.))
- 252.8) Electrical System
- 252.9) Fuel-Combustive
- 252.10) Brakes

1.5) Safety Device

Competition cars must fulfill the following requirements as defined in "Safety Equipment" Art. 253 of the Appendix J to the FIA Code. However if the similar means are defined in these D1 Vehicle Regulations concerning the items listed below, the D1 Vehicle Regulations shall be respected.

- 253.1) Dangerous Construction Vehicle
- 253.2) Optional Safety Device
- 253.3) Lines and Pumps
- 253.4) Safety of Braking and Steering Systems

- 253.6) 安全ベルト
- 253.7) 消火器-消火システム
- 253.8) 安全ケージ
- 253.9) 後方視界
- 253.10) 牽引用穴あきブラケット
- 253.11) ウインド/ネット（但し、ネットは本規定では使用してはならない。）
- 253.12) ウインドスクリーンの安全固定装置
- 253.13) サーキットブレーカー（カットオフスイッチ）
- 253.14) FIA許可の安全燃料タンク
- 253.15) 火災に対する防護
- 253.16) 座席の固定点および支持具
- 253.17) 圧力制御バルブ
- 253.18) 電気駆動式車両の特別要件

2. 車両検査

本規定に基づく次の各号に関わる車両の適合性について、D1技術委員長が最終判断し、参加者はその判断に従わなければならない。D1技術委員長は次の各号での適合性不良ではあるが指定する時期（数時間後の指定も含む）までの改善を条件に当該大会への参加を認める旨を大会審査員会に提案できる。この場合、指定された時期までに改善が完了していない場合にはその期間を延長することはできない。

- 253.5) Additional Fasteners
- 253.6) Safety Belts
- 253.7) Extinguishers-Extinguishing Systems
- 253.8) Safety Cages
- 253.9) Rear View
- 253.10) Towing-Eye
- 253.11) Windows/Net (Use of a net is not accepted in these regulations)
- 253.12) Safety Fixing Devices for Windscreen
- 253.13) General Circuit Breaker (Cut-off switch)
- 253.14) FIA Approved Safety Fuel Tanks
- 253.15) Protection against Fire
- 253.16) Seats, Anchorage Points and Supports
- 253.17) Pressure Control Valves
- 253.18) Specific Requirements for Electrically Powered Vehicles

2. Scrutineering

D1 chief scrutineer shall made the final decision for the compatibility of the car concerning each of the followings based on these regulations and the participants must obey the judgments. D1 chief scrutineer may propose the participation of the cars that do not meet the following requirements to the Stewards on condition that the relevant participant rectify the problem by the time designated (possible time designation of a few hours later). In this case even if the participant can not rectify it, the limit may not be changed.

2.1) 車両資格の確認

競技車両のベース車の資格について、当該車両が一般市販車両であることを立証するのは参加者の義務である。

2.2) 改造内容の適合性

参加者は、競技車両への改造の内容が本規定に基づき、規定に適合していることを前提に競技会に参加し、車両検査前に正しく申告しなければならない。また、車両検査後に当該車両に更なる改造等を行った場合は、その内容を技術委員長に申告しなければならない。

2.3) 安全装備の確認

参加者は本規定で定められた全ての安全装備について適合して居ることを車両検査前に正しく申告しなければならない。

2.4) 車両状態の確認

2.4.1) 参加者はプロフェッショナルな競技参加者として当該車両の加工の仕上がり、整備完了、クリーンアップ状態に責任を持ち、車両検査時にはこれらが満足できる状態にななければならない。

2.1) Confirmation of eligibility

As regards the eligibility of the entered competition car's base car, it is the responsibility of the participant to demonstrate that their base car is sold normally.

2.2) Suitability of the modifications

The participants must take part in the competition on the assumption that their car(s) comply with the rules and regulations and the modifications of the competition car are made based upon these regulations and make proper declarations before the scrutineering. If any additional modifications are carried out on the relevant car after scrutineering the contents of such modifications must be declared to the chief scrutineer.

2.3) Confirmation of safety equipments

The participants must made proper declarations about the suitability of the safety equipments defined in these regulations before the scrutineering.

2.4) Confirmation of status of the car

2.4.1) The participant as a professional competitor must be responsible for their car's finish of work, complete maintenance and cleanup condition, and these situation must be satisfactory when it is scrutineered.

- 2.4.2) 車両の表示指定はシリーズ規則で指定されたゼッケン他の表示が車検時に全て規定通り表示されて居なければならない。
- 2.4.3) 競技中のダメージ等で一時的に本規定に適合しなくなった場合の競技参加可否判断は技術委員長がおこなう。
- 2.4.4) 技術委員長は車両状態の安全性について、ドライバーの安全、他競技者の安全、オフィシャルおよび観客の安全の視点から判断を行い、参加者は技術委員長の危険判断に異議を唱える場合には正式な抗議書によらなければならない。

3. 寸法と重量

- 3.1) 競技車両重量は 930kg 以上 1650kg 以下とし重量によるクラス区分等は設けない。
- 3.2) 1個または数個のバラストによって車両重量を増加させることが許される。搭載位置および取付け方法は自由であるが車両検査前に申告しなければならない。バラストは総量 25kg までの金属板とし、車体側への取り付けは十分な強度でなければならない。
- 3.3) 競技車両の外形寸法はベース車に対して本車両規定で許された付加パーツを含む範囲とされ、全長 5000mm、全幅 2000mm、全高 1500mm を超える車両は D1J0 に特認申請し、許可されなければならない。

- 2.4.2) For car's livery, any signage including car number must be placed on the car according to the regulations including the Series Regulations at the scrutineering.
- 2.4.3) If any livery temporarily may not fulfill these regulations owing to any damage incurred during competition etc., the chief scrutineer will make decision whether or not the car may be accepted in further sessions.
- 2.4.4) The chief scrutineer will judge about safety condition of the cars in view of the safety of drivers, other competitors, officials and spectators. The participants must submit an official written protest when they want to protest against the judgement of the chief scrutineer.

3. Dimensions and Weight

- 3.1) The weight of the competition car is no less than 930kg and no greater than 1650kg and no class or division will not be established according to the weight.
- 3.2) One and more ballast may increase the weight of cars. The position and fitting method are free but these must be reported before the scrutineering. The total weight of the ballast made of metallic plate is up to 25kg and it must be securely fastened to the bodywork.
- 3.3) The outer dimensions of the competition car shall cover any additional parts admitted in these Vehicle Regulations added to the

4. エンジン

エンジン本体（シリンダーブロック・シリンダーヘッド）は自動車用の一般市販部品で構成されたものでなければならず、それ以外は自由とする。また、排気量等の制限、および排気量・使用燃料・電力駆動によるクラス分けは行わない。

4.1) 燃料

内燃機関を使用する場合の燃料は一般市販自動車用燃料に限られ、ガソリン、ディーゼル、エタノール・ガソリン混合とし、空気以外の酸化物質の混合は許されない。エタノール混合ガソリンを使用する場合には、燃料タンク、燃料配管等のゴム、アルミ、プラスチック等がエタノール腐食性であることを強く認識すると共に、火災に対しても有効な準備がなされなければならない。

4.2) エンジンの交換

他のマニファクチャーを含み、他の車両のエンジンの搭載が許されるが、エンジン搭載位置はベース車のエンジンルーム内でなければならない。

base car. Any car of which dimensions exceed the following must be submitted to D1JO for their special approval:

- Overall length 5000mm
- Overall width 2000mm
- Overall Height 1500mm.

4. Engine

Engine body (Cylinder block/Cylinder head) must be composed of normal components sold for the vehicle to the public and other than those mentioned above is free. There is no limitations for cubic capacity, and no class or divisions according to the car's engine displacement, fuel type and electric driving technology.

4.1) Fuel

If an internal combustion engine is used, the fuel must be those sold normally for production cars, as petrol, diesel and mixture of petrol and ethanol and no additives of oxidized substance other than air is not permitted. When the mixture of petrol and ethanol is used, participants must duly recognize that rubber, aluminum and plastic used in the fuel tank and lines have a nature of ethanol corrosion and must effectively prepare for possible fire.

4.2) Change of engine

Including engines from other manufacturers, engines from other cars may be used, but the mounting position of the engine must be within

4.3) エンジン付加装置

過給器の付加は自由とするが、亜酸化窒素ガス噴射システム（NOS）は禁止される。

4.4) 電気モーター駆動

駆動用電気モーターへの換装および付加を可とするが、FIA-J 項 253-18)「電気駆動式車両の特別要件」に定める安全規定に適合しなければならない。

4.5) 燃料装置

4.5.1) ベース車の燃料タンクを使用する場合は取付け位置および取付け方法共ベース車のままでなければ成らない。それ以外は FIA または ASN 公認安全燃料タンク、もしくは SFI Spec. 28.2 以上の燃料タンクでなければならない。

4.5.2) 燃料タンクはコックピットからスチールまたはアルミ合金製のバルクヘッドで完全に隔離されて居なければならない。バルクヘッドは完全にボディシェルに固定されシーリングによりコックピットと区分される必要がある。

4.5.3) 燃焼温度低下を目的とした水噴射装置は、噴射液が水以外は認められない。

4.6) 潤滑、冷却装置

4.6.1) サンプ方式は自由。オイルクーラーの取り付けは事故時に配管

the engine bay of the base car.

4.3) Additional device of engine

Addition of supercharging system is free, but It is prohibited to install NOS (Nitrous Oxide System) to a competition car.

4.4) Electric motor drive

It is possible to replace with or add electric motor for driving, however the "SPECIFIC REQUIREMENTS FOR ELECTRICALLY-POWERED VEHICLES" of Art. 253-18 must be respected.

4.5) Fuel equipment

4.5.1) When the fuel tank installed on the base car is retained, the mounting position and fitting method must also be retained as those of the base car. Other than this tank, safety fuel tank homologated by the FIA or ASN, or having minimum SFI Spec.28.2 must be used.

4.5.2) The fuel tank must be isolated completely from the cockpit by a bulkhead made of aluminium or steel. The bulkhead must be securely fixed to the bodyshell and needed to be separated by sealing material.

4.5.3) Water may be used to decrease the combustive temperature by a water spraying device and any other fluid than water must not be used for spraying liquid.

4.6) Lubrication, Cooling device

等からのオイル漏れが発生しないよう配慮されて居なければ成らない。

また、オーブンプリーザー方式のサンプ回路の場合はオイルキャッチタンクを設けなければならない。

4.6.2) 冷却水のキャッチタンクは最低 1L、エンジンオイルキャッチタンクを設ける場合は金属製で最低 2L 以上の容量で一部に透明な窓を設けなければならない。

4.6.3) 冷却装置をリアトランク内等に移設することが許されるが、冷却空気の通過は専用の空気通路を確保しなければならない。

4.6.4) ヒートエクスチェンジャーへのウォータースプレーは許されるが、水の車外への漏れがない構造でなければならない。

5. パワートレイン

5.1) トランスミッション、ファイナルドライブ共に交換は自由だが、後退ギヤを有しなければならない。

5.2) 補助動力として電動モーターの組み込みも可とするが、FIA-J 項 253-18) に従わなければならない。

5.3) トランスミッションは最小 200mL、デフは最小 100mL のオイルキャッチタンクを設けなければならない。

5.4) プロペラシャフトの片側のジョイント部が外れた場合でも、プロペラシャフトと路面が 100mm 以上のクリアランスが確保される構造でなけ

4.6.1) Sump method is free. The fitting of an oil cooler shall be designed so as to prevent any oil leakage in the event of an accident. Oil catch tank must be installed to a sump circuit of an open type sump breather.

4.6.2) Catch tank for cooling water must have a minimum capacity of one liter and if the engine oil catch tank is installed it must be made from metal and have minimum capacity of two liters with transparent window on the part of it.

4.6.3) The cooling device may be re-installed in a rear boot etc., however dedicated air way must be kept for the passage of cooling air.

4.6.4) Water spray for heat exchanger is permitted but the structure must be designed so as to prevent any water leakage outside the car.

5. Powertrain

5.1) Transmission and final drive are free for exchange, but a reverse gear must be installed.

5.2) Electric motor may be incorporated as a supplementary power, however Art. 253-18 of Appendix J to the FIA Code must be respected.

5.3) Oil catch tank of minimum capacity 200ml for the transmission and 100ml for the differential must be fitted.

5.4) It must have a structure which may retain a clearance no less than

ればならない。

- 5.5) 4輪駆動システムの使用を認めるが、競技大会規則によりクラス区分等が設定される場合がある。

6. サスペンション

- 6.1) 形式変更、取付け位置を含め自由。

- 6.2) ホイールアップライト（ナックル）

- 6.2.1) 原則として他のマニファクチャーを含めた一般市販車両の部品を改造して使うことが出来るが、改造範囲はステアリングナックル部改造に限られる。この場合、当該部品は元々使われていた同型式車類別中の最大重量が競技車重量を超えていなければならない。

- 6.2.2) 専用開発またはステアリングナックル部以外の改造を施されたホイールアップライトは当該部品を他のチームが自由に購入できることを条件に、D1 WORLD ASSOCIATIONが認証し、D1 オフィシャルサイトで紹介された物に限り使用することが出来る。

7. タイヤおよびホイール

7.1) タイヤ

- 7.1.1) タイヤは一般市販の公道用タイヤに限定され、エンジン排気量や車両重量等によるタイヤサイズの規制は行わない。セミレーシング/セミスリックタイヤの使用は禁止。グルービングされたタイヤは使用できない。

100mm between propeller shaft and road surface even if the joint comes off from one side of the propeller shaft.

- 5.5) Four-wheel drive system may be used, however a class or division may be established in the supplementary regulations.

6. Suspension

- 6.1) Change of type and fitting position are free.

6.2) Wheel upright (knuckle)

6.2.1) Including parts from other manufacturers, parts from other cars may be used with modification as a general rule, but the modified area must be within the steering knuckle. In this case, weight of the relevant part must not be greater than the maximum weight of the original part used in the same type of car.

6.2.2) Wheel upright specially developed for that part or with modification on part other than the knuckle may be used, provided the relevant part can be freely purchased by other teams and certified by D1 World Association and also appears in the D1 official web site.

7. Tyre and wheel

7.1) Tyre

7.1.1 Tyre must be those used on the public road which is sold normally on the commercial network. The size is not limited by engine

7.1.2) タイヤが一般市販品であることを示す資料を準備し提示するのは参加者の義務であり、此れが出来ない場合には規定に適合するタイヤと認められない。

7.1.3) タイヤは幅 285mm までとするが、ベース車の商品カタログ上に設定があれば、そのサイズまでのタイヤを使用可とする。

7.2) ホイール

7.2.1) ホイールは一般市販をベースとしたものに限られ、取付方法の変更は禁止される。

7.2.2) ホイールスペーサーを使用する場合は1ピース部品とし複数部品を重ねて使用することは許されない。

7.3) ホイールコンプリート

7.3.1) タイヤの断面幅はホイールに組み込んだホイールコンプリート状態で計測しタイヤ呼び幅の判断材料とする。

7.3.2) ホイールコンプリートを車両に装着し、タイヤを直進状態にして車体上方より見た場合に、ホイール上端部の水平ラインより上となるタイヤの部分が見えてはならない。(図 7-1 参照)

capacity of weight of the car.

Semi-racing/semi-slick tyres are not allowed. Grooved tyres may not be used.

7.1.2) It is the competitor's responsibility to prepare and present any material which can prove that their tyres are normally sold to the public. If the competitor fails to prove it, their tyres are considered to be those non-conforming to the regulations.

7.1.3) The maximum width of tyre is 285mm, however wider tyre may be used if such tyre is shown on the commercial catalogue of the base car.

7.2) Wheel

7.2.1) Wheels must be based on those normally sold to the public and fitting method may not be changed.

7.2.2) When a wheel spacer is used it must be a one piece part and not use several parts as one.

7.3) Complete wheel

7.3.1) Width of the cross-section of tyre shall be measured with the tyre fitted on the wheel as a complete wheel and it will be criterion to decide the tyre's nominal width.

7.3.2) As viewed from above, the wheels fitted and aligned for the car to proceed straight ahead, the part of the complete wheels above the horizontal plane passing the top of the wheel must not be visible (See Drawing 7-1).

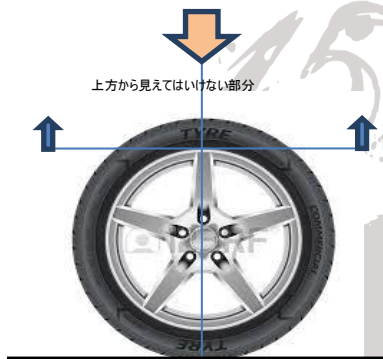


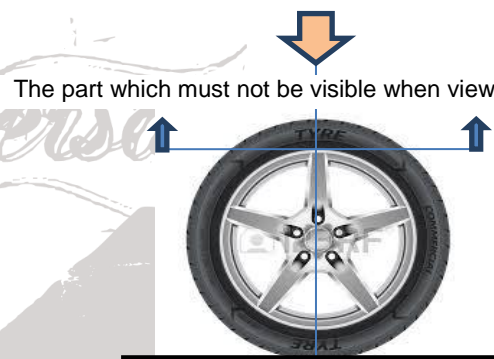
図 7-1

8. 制動装置

- 8.1) ペダルシステム、マスターシリンダ、パイプ、キャリパー、ディスクを変更自由とするが、2系統安全回路であり、4輪同時に制動する構造であること。
- 8.2) 手動ブレーキは後輪のみの作動で主ブレーキ作動システムと完全に分離されて居なければならず、左右同時に作動しなければならない。

9. ステアリング

- 9.1) ステアリング装置を変更することは自由。
- 9.2) ステアリングホイールとタイロッドが完全に機械的結合されたシステムで、左右のロードホイールが機械的に連結されていなければならぬ。



Drawing 7-1

8. Brake system

- 8.1) Pedal system, mater cylinder, pipe, caliper and disc may be freely changed, however the braking system should have two safety circuits and be able to brake the four wheels simultaneously.
- 8.2) Hand brake must operate rear wheels only and be separated from main braking system completely. It must activate both sides at the same time.

9. Steering

- 9.1) Steering device can be freely changed.
- 9.2) The steering wheel and the tie rod must be the system joined purely mechanically and rod wheels on both sides must be connected

い。

- 9.3) 電子制御されるステアリングシステムは禁止され、パワーステアリングはステア操作をアシストする機能に限定されなければならない。また、ステアリングは前輪のみでステアされ、後輪がステアされるシステムは許されない。

10. ボディーシェル ・ フレーム

10.1) ボディーシェル (モノコック)

- 10.1.1) ボディーシェルは例えば図 10-1 の全ての部分であり、溶接により一体的に形成された車体構造である。
- 10.1.2) 車体構造体は維持されなければならない。加工された場合には元の強度と機能が維持される必要がある。
- 10.1.3) ボデーシェル (モノコックボディ) は軽量化のためにパネル等の肉抜き加工を行なえるが、穴縁部のバーリング加工等 (図 10-2 参照) の対策で強度および剛性が十分に保たれなければ成らない。
- 10.1.4) 本規定で許された車体の切除等の加工後であっても、エンジンルーム、コックピット、ホイールハウス、トランクルームの各コンパートメントは独立した空間でなければならない。但し、トランク部はコックピットの要件を満たすならコックピットと一体で良い。

mechanically.

- 9.3) Steering system controlled electronically is prohibited and power steering system must have sole function of assistance for steering operation. It must steer front wheels only and any system which can steer rear wheels is not permitted.

10. Body shell / frame

10.1) Body shell (monocoque)

- 10.1.1) Body shell means, for example, entire part of Drawing 10-1 and it is a bodywork structure made integral by welding.
- 10.1.2) Bodywork structure must be retained. When it is machined, original function and strength must be maintained.
- 10.1.3) In order to make the body shell (monocoque) lighter processing work may be made to the panels etc., however sufficient strength and the rigidity must be retained by for example burring for the edge of the hole (see Drawing 10-2).
- 10.1.4) Even after any processing permitted in these regulations such as cutting of any part of the bodywork, each compartment such as engine bay, cockpit, wheel housing and luggage compartment must be independent spaces. However if the luggage compartment fulfils the requirements for the cockpit, it may be integrated in the cockpit.

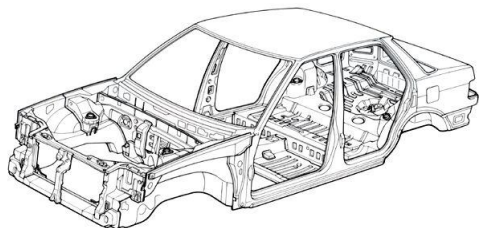


図 10-1

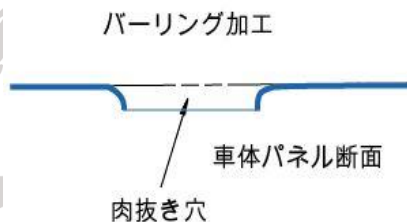


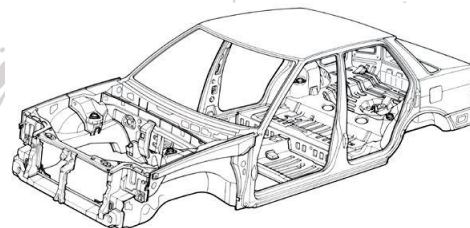
図 10-2

10.2) 寸法の変更

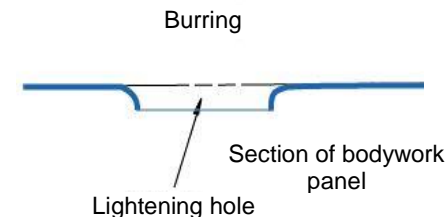
- 10.2.1) ホイールベースの変更は許されるが、ホイールコンパートメントは位置を変更することができず拡張のみで対応しなければならない。
- 10.2.2) 車体外形長さ寸法はベース車の車体外形から突出して良い空力部品、車体幅寸法はオーバーフェンダーによってのみ変更することが許される。また、車高変更はホイールコンプリートとサスペンションによる変更でのみ許される。

10.3) ルーフ

- 10.3.1) ボディシェルの内ルーフパネルはコンポジット製または軽合金製に変更できるが、他の部分は材質を変更することはできない。
- 10.3.2) 車室換気のためのベンチレーションダクトをルーフ上に設けることができるが、凸出寸法は元の面から 30mm 以内でなければ



Drawing 10-1



Drawing 10-2

10.2) Change of dimensions

- 10.2.1) The wheelbase may be changed, but the position of the wheel compartment must not be change and only widening is permitted for dimensional change.
- 10.2.2) External dimensions of the bodywork may be changed only by the aerodynamic parts that can protrude from the external shape of the base car's bodywork for the longitudinal direction, and by the over fender for the width of the bodywork for the transversal direction. Ride height change may be made only by the change of the complete wheels and the suspension.

10.3) Roof

- 10.3.1) Roof panel of the bodysell may be changed into those made of composite material or light alloy, but materials of any other parts must not be changed.
- 10.3.2) For the purpose of ventilation of the cockpit, a ventilation duct may be installed to the roof provided the protrusion is limited to 30mm

ばならない。ベース車にベンチレーターが存在する場合はこの寸法によらない。

- 10.3.3) 競技車としてコンバーチブルは認められず、ハードトップを設置しなければならない。

10.4) フレーム等の加工

- 10.4.1) エンジンマウンティングはエンジンの換装や向きの変更に伴う変更出来るが、十分な強度の保証が前提とされる。リジッドマウント方式への変更も許されるが駆動系への影響は考慮されていなければならない。
- 10.4.2) サスペンションの変更に伴うサスペンションメンバーの変更および取付けは自由だが、参加者により十分に強度の保証がされて居なければ成らない。
- 10.4.3) フロントサイドメンバーのサスペンション変更やステアリング切れ角確保のための形状変更が許されるが、参加者による強度の保証がされて居なければ成らない。
- 10.4.4) ファーストクロスメンバーには最低でも $\phi 50\text{mm} \times 1.6\text{mm}$ 以上の断面積を持つクロスメンバーが維持されねばならない。

10.5) フロントバルクヘッドとセンタートンネル

- 10.5.1) エンジンおよびミッション換装に伴うフロントバルクヘッドおよびトンネル部の加工は以下寸法範囲を可とするが、下部のクロスメンバー構造強化および追加、フロントロールバー左右の連結パイプ追加等の強度補完を必要とする。バルクヘッド面とフロア下面を基準に左右対称で、幅 460mm × 高さ 390mm で奥

from the original surface.

If the base car has a ventilator, this dimension rule is not applied.

- 10.3.3) Any convertible is not accepted as a competition car and it must use a hard top.

10.4) Machining of frame etc.

- 10.4.1) Engine mounting may be changed according to the re-engine or modified orientation on condition that sufficient strength is ensured. Mounting method may also be changed into the rigid mount but any influence for the drive train must be taken into account.
- 10.4.2) Changes and fitting of suspension members resulting from suspension change are free however the relevant participant must ensure sufficient strength.
- 10.4.3) Suspension change of the front side members and changes of shapes in order to obtain the steering angle are permitted however the relevant participant must ensure sufficient strength.
- 10.4.4) The cross member having minimum cross-section of $\phi 50\text{mm} \times 1.6\text{mm}$ must be maintained for the first cross member.

10.5) Front bulkhead and center tunnel

- 10.5.1) Machining work for the front bulkhead and the tunnel may be made within the area shown in the Drawing below following a replacement of engine and transmission, however supplement strengthening is necessary by, for example, reinforcement and addition of lower cross member, addition of connecting pipes to both

行 450mm、460×300×800、370×300×必要奥行まで 3 つの直
方体を囲む範囲を最大限とする。(図 10-3 参照)

10.5.2) タイヤの切れ角確保のため、フロントバルクヘッドおよびサイ
ドシルの一部を加工することは良いが、強度と機能は維持され
なければならない。

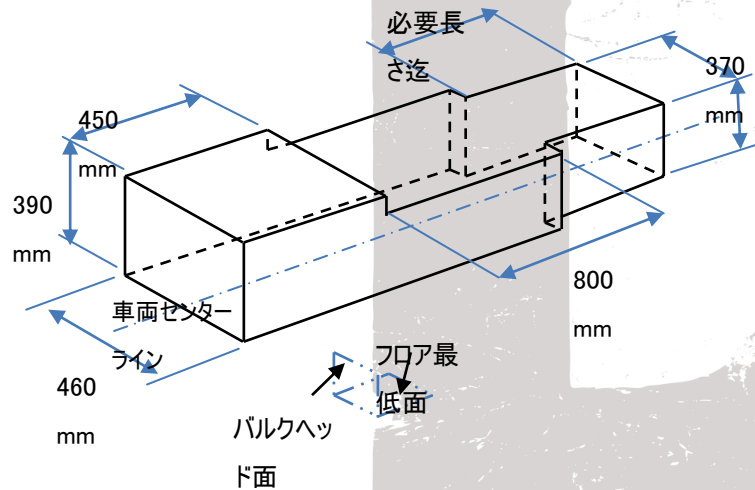


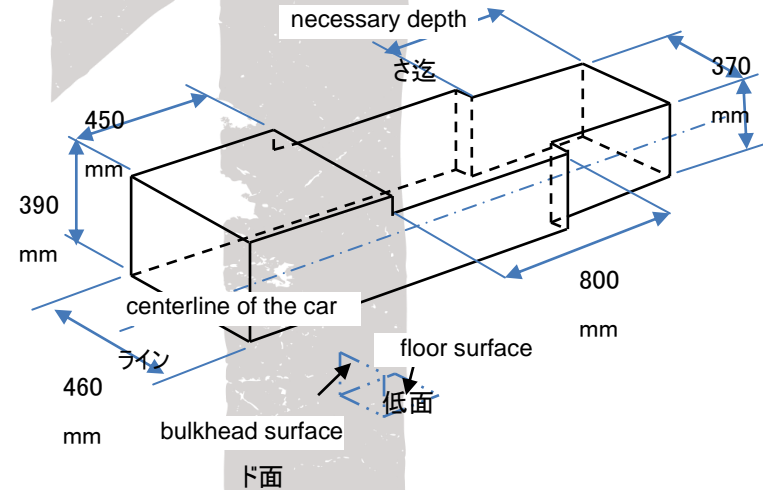
図 10-3

10.6) ラジエータサポート

10.6.1) ラジエーターコアサポートは左右のフェンダー上部やヘッドラ
ンプベース等を連結し、これ等の剛性を保てる範囲で自由。ベ

sides of the front rollbar. Tunnel shall be positioned symmetrically in
relation to the bulkhead surface and lower surface of the floor and the
maximum dimensions will be the range surrounding three rectangular
boxes which measure 460mm(width) x 390mm(height) x
450mm(depth), 460mm x 300mm x 800mm, 370mm x 300 x
necessary depth (See Drawing 10-3).

10.5.2) Partial machining of the front bulkhead and side sill may be
carried out for the purpose of obtaining tyre steering angle, however
their functions and strength must be retained.



Drawing 10-3

10.6) Radiator support

10.6.1) Radiator core support if free provided the rigidity of the joined
upper part of the fenders on both sides and head lamp bases etc. is

ース車が溶接された構造であってもボルトナット締結に変更できる。

- 10.6.2) ラジエーターをトランクルームに移設できるが、11.10) トランクルームの規定に従わなければならない。
- 10.6.3) エンジン前部にラジエーターまたはインタークーラーがない場合には衝撃構造体の設置を義務付ける。

11. ボデーワーク

11.1) 外観

- 11.1.1) 気流に晒されるボディパネルは本規定で許される改造範囲以外の外観を変更してはならない。
- 11.1.2) 外観はオーバーフェンダーとリアウイングを除き、ホイールセンターから下側以外の部分およびドアは形状を変更してはならない。

11.2) コックピット

- 11.2.1) コックピットはFIA-J項 252-7-3)が適用されるが、特に火災に対する防御性は厳密に守られなければならない。
- 11.2.2) ダッシュボードはベース車のものとするが変更する場合は同じ寸法と位置でなければならない。
- 11.2.3) 車室換気のためのベンチレーションダクトをルーフ上、サイドウインドパネル部に設けることが出来るが、突出寸法は元の面から 30mm 以内 でなければならない。

maintained. Welding made on any structure of the base car may be changed into bolt&nut connection.

- 10.6.2) Radiator may be moved into the luggage compartment, however the prescriptions of Art.11.10) must be respected.
- 10.6.3) If there is no radiator or intercooler in front of the engine, a crushable structure must be installed.

11. Bodywork

11.1) External appearance

- 11.1.1) The external appearance of the body panels licked by air must not be changed other than those permitted in there regulations.
- 11.1.2) Any external shape of the door and the parts other than those situated below the wheel center must not be changed except the over fender and the rear wing.

11.2) Cockpit

- Art.252-7-3) of Appendix J to the FIA Code is applied to the cockpit, protective quality against fire must especially be respected.
- 11.2.2) Dashboard of the base car shall be maintained, but if changed, the dimensions and the position must be the same as those of the base car.
- 11.2.3) Ventilation ducts may be installed onto the roof and side window panel parts for the purpose of cockpit ventilation, however the protrusion must be no more than 30mm from the original surface.

11.3) ペダルボックス&マスターシリンダ取付け

コックピットフロア上にペダルボックスを設けペダルおよびマスターシリンダを移設することができるが、オイルリザーバーは分離型としコックピット外に設けるか、金属ケースにより完全にコックピットと分離されなければならない。

11.4) 空力装置

11.4.1) リア空力装置はオリジナル車の緒元寸法幅以内であり、高さはルーフの最高点を超えてはならない。ルーフ上に車室のベンチレーション等がある場合もルーフパネルの最高点を超えてはならない。

11.4.2) ホイールセンターから下の部分の前および後オーバーハング部(図 11-1 参照)は空力的な付加物および形状の変更が許される。ベース車のバンパー等で構成される外形から接線と直角方向に 75mm までの寸法拡張(図 11-2)が許される。この部分を空力装置のカナード、スプリッター、ディフューザー、アンダーウイング等を構成することができる。

11.4.3) フロント両サイドのカナードはオーバーフェンダーに連続する形でホイールセンターより上に延長することができる。

11.4.4) 空力パーツはワイヤーによる吊り構造やロッド形状の支持構造であってはならず、十分な剛性と強度で固定されなければならない。なお、リヤウイングの翼端板にはテザーワイヤーを取り付けなければならない。

11.3) Attachment of pedal box and mater cylinder

It is permissible that a pedal box is installed onto the floor of the cockpit and pedals and master cylinder are moved into the box, however the oil reservoir must be a separate type and be installed outside of the cockpit or separated completely by a metallic casing from the cockpit.

11.4) Aerodynamic device

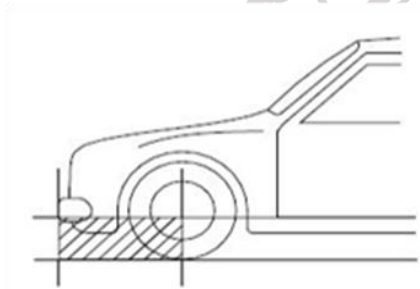
11.4.1) The rear aerodynamic device must be within the dimensions of the original car specifications and the height must not exceed the top of the roof. If there is something on the roof such as cockpit ventilation duct, the device must not be higher than the highest point of the roof panel.

11.4.2) Addition of aerodynamic device and change of shape are permitted for the front and the rear overhang part below the wheel center(See Drawing 11-1). Dimensional extension up to 75mm may be made from the external shape of the base car composed of the bumper etc. between the tangent lines and toward the vertical direction(See Drawing 11-2). Within this area, aerodynamic device such as canard, splitter, diffuser and under-wing may be configured.

11.4.3) The canard at both frontal sides may be extended above the wheel center forming continual shape with the over fender.

11.4.4) Any aerodynamic parts not have any sprung construction by wires nor supported construction of rod shape and must be attached firmly with sufficient strength and rigidity. The tether wires

11.4.5) 全ての空力パーツのエッジ部分は半径 5mm 以上の R 形状処理が必要とされる。

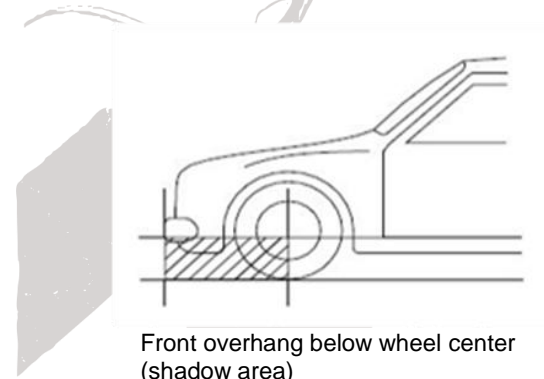


ホイールセンターより下の前オーバーハング部分(斜線部)

図 11-1

must be fitted to the vertical fin of the rear wing.

11.4.5) Creation of the radius of no less than 5mm is necessary at all edges of the aerodynamic parts.



Front overhang below wheel center (shadow area)

Drawing 11-1

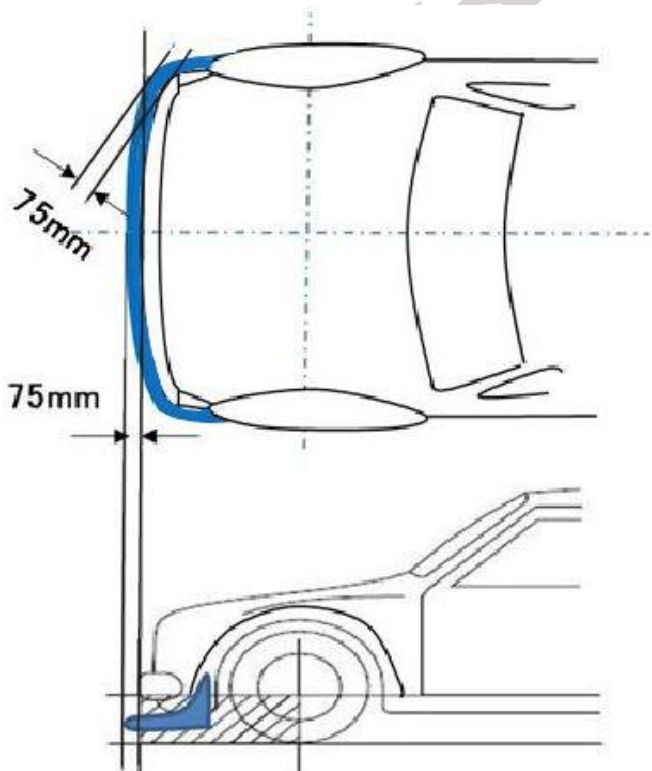
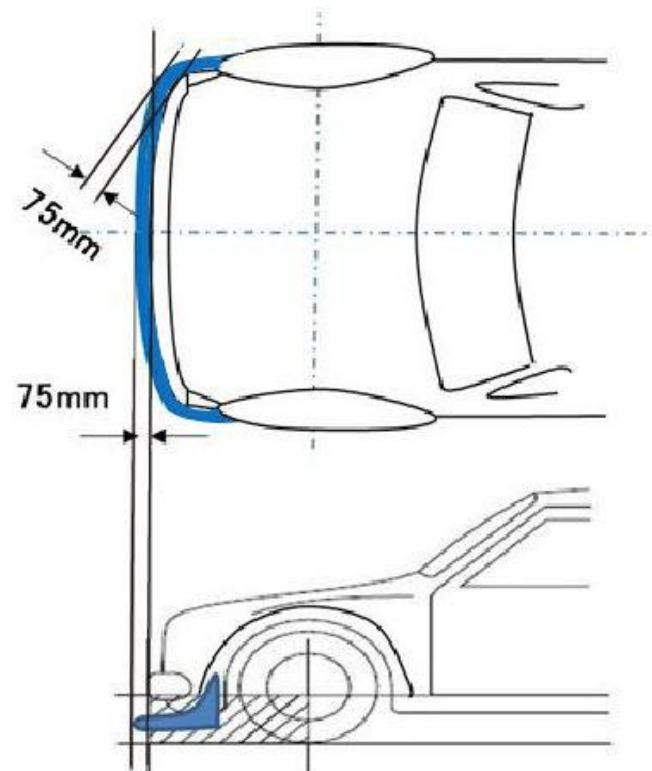


図 11-2



Drawing 11-2

11.5) ボンネット

11.5.1) ボンネットはコンポジット製とすることができ、通風のためのルーバーを設けることができるが、ベース車ボンネット面から出っ張りは 30mm 以下でなければならず、真上から見た時にエンジンルーム内部が見える構造であってはならない。(図 11-3 参照)

11.5) Bonnet

11.5.1) The bonnet may be made of composite material. Louvers may be made for air ventilation, however it must not create any protrusion greater than 30mm from the surface of the bonnet of the base car and no parts inside the engine compartment may be seen when viewed directly from above (See Drawing 11-3).

なお、マス目が10mm以下のメッシュ等でカバーされていれば、図のように完全にパネルがラップする必要はない。

- 11.5.2) ボンネット上にエアスクープを設ける場合は、ベース車ボンネット面から出っ張ることは許されず、NACAダクト形式のみが許される。
- 11.5.3) エンジン部品のボンネットとの干渉を避けるためのボンネットの形状変更は、ベース車ボンネット面からの高さが60mm以下、前後方向に400mm、左右方向に200mm以内で滑らかに成形されて居なければならない。(図11-4参照)

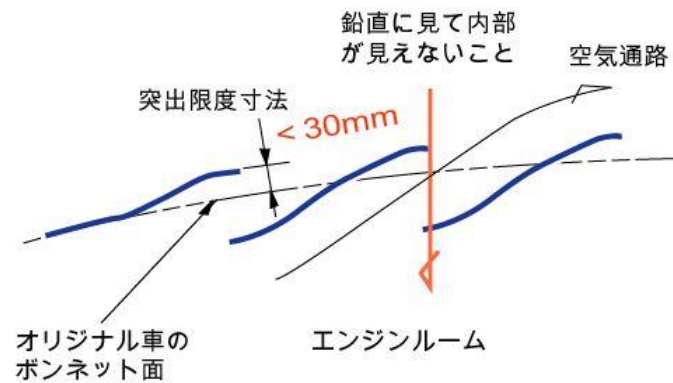
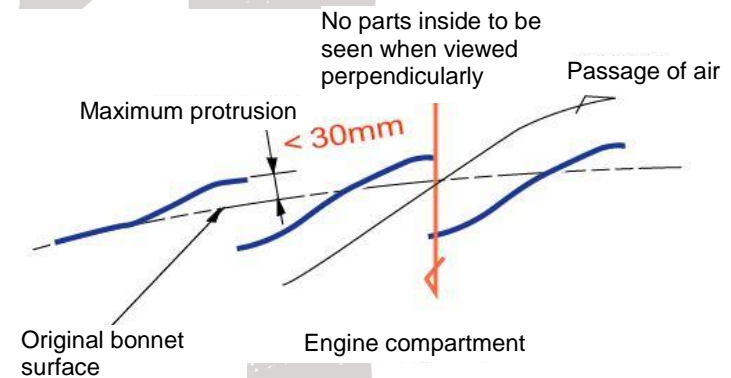


図 11-3

If any cover such as mesh of no more than 10mm is applied, the panels need not to be overlapped completely as shown in the drawing.

- 11.5.2) If air scoop is created on the bonnet, any protrusion must not be created from the surface of the bonnet of the base car and only the NACA duct type is allowed.

- 11.5.3) In order to avoid any interference between engine parts and bonnet, any change of the bonnet shape must be made smoothly from the surface of the bonnet with height no more than 60mm, within 400mm longitudinally and 200mm transversally (See Drawing 11-4).



Drawing 11-3

基準車ボンネット面からエンジン部品
逃げを設けて良い最大エリア

前後方向400mm×左右方向200mm以内

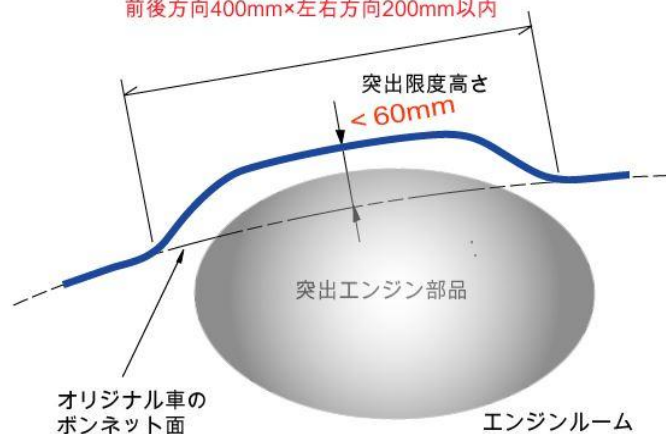
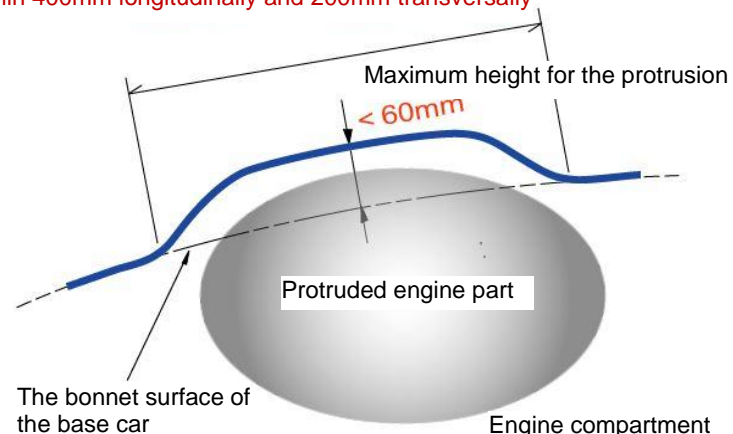


図 11-4

Maximum area permitted for the protrusion of engine parts
from the bonnet surface of the base car

Within 400mm longitudinally and 200mm transversally



Drawing 11-4

11.6) フェンダー

- 11.6.1) フェンダーはコンポジット製に変更してもよく、ベース車より左右各 75mmまで拡幅することが出来るが、取付け状態は堅固であること。
- 11.6.2) リアクォーターパネルは切除等加工できるが、ボディーシェルの一部であるので強度低下しない処理が要求される。
- 11.6.3) ホイールハウス（マッドガード）のユニボディー部はタイヤ干渉を避けるために形状を変更できるが、構造が変更されてはならない。
- 11.6.4) ホイールハウスからの空気排出のためにフェンダー後部に通気口を設けることができるが、通気口から直接タイヤが見えて

11.6) Fender

- 11.6.1) Fender may be changed into those made of composite material and be extended its width up to 75mm for both sides from the surfaces of the base car but fitting must be rigid.
- 11.6.2) The rear quarter panel may be cut, however total strength must not be decreased as it is a part of the body shell.
- 11.6.3) The shape of the uni-body part of the wheel housing (mud guard) may be modified in order not to interfere with tyres, but its structure must not be changed.
- 11.6.4) A vent hole may be created at the rear part of the fender for discharging of air from the wheel housing, but the tyre must not be

はならない。(マス目が10mm以下の金属メッシュであれば可とする)

11.7) サイドドア

- 11.7.1) ドアの材質は十分な強度を維持する条件でコンポジットまたは軽金属製に変更することができる。
- 11.7.2) フロントドア（ドライバー&アシスタントドア）は形状・構造を維持し、ウインド部分を十分な強度と剛性で自立保持できなければ成らない。
- 11.7.3) フロントドアのインナーパネルがない場合には12.1.6)に従わなければならない。
- 11.7.4) フロントドアは外部ドアハンドルとヒンジ&ストライカーはベース車の部品に限定する。また、両サイドドア共にドライバーが内側から容易に開けられる構造でなければならない。

11.8) ウインドガラス、ウインドネット

- 11.8.1) フロントウインドスクリーンは公道で使用許可された認証マークのある合わせガラスでなければならない。
- 11.8.2) サイド&リアウインドを合成樹脂製に交換する場合は必ずポリカーボネイト板（透明で厚さ3mm以上）を使用しなければならない。また、サイドウインド部は両サイド共にJ項253-11)規定のネットは禁止され、ドアガラス相当部分がドア構造にしっかりサポートされて、乗員を防護する機能を持たなければならない。

visible through the hole(wire mesh no greater than 10mm is permissible).

11.7) Side door

- 11.7.1) The material of the door can be changed into composite or light metal provided the strength is sufficiently maintained.
- 11.7.2) The shape and the structure of the front doors (both driver side and assistant side) must be maintained and self-support the window part with adequate strength and rigidity.
- 11.7.3) If there is no inner panel at the front door, Art12.1.6) must be respected.
- 11.7.4) The outer door handle, hinge& striker of the front door must be the parts from the base car. Both doors must have the construction which enable the driver to open them easily from inside.

11.8) Window glass, window net

- 11.8.1) The laminated glass must be used for the windscreen, which can be used on the public road and must have certification mark on it.
- 11.8.2) If the material of the side & rear windows is changed into synthetic resin, polycarbonate plate (transparent, thickness of 3mm or more) must surely be used. The use of the net defined under Art.253-11) of Appendix J to the Code is prohibited for both side window parts and the relevant parts must have a function to protect the occupants by the parts equivalent to the glazed parts firmly supported by the door structures.

11.8.3) リアドアおよびバックウインドは金属またはコンポジット材料で透明でなくても良いが他のボディーデザインとは区別できるガラスらしい外観色調としなければならない。

11.8.4) リアウインドスクリーンをベース車のガラス以外に交換した場合には、脱落防止用に金属製のステー（ウインド上端から下端にかけて2本以上）をボディーシェルまたはリアハッチにボルト止めして押さえとしなければならない。

11.9) リアハッチおよびトランクリッド

11.9.1) コンポジット製に変更できるが、本体と取付け方法共に空力装置が付加される場合には高速で逆走した場合の強度が保証されるものでなければならない。

11.9.2) ファスナーはFIA-J項 253-5項（JAF-4章第3条）の追加ファスナーを含め4ヶ所以上で固定されなければならない。

11.9.3) リアハッチの一部をコックピットとの間のファイアーウォールとすることはできない。

11.10) トランクルーム

11.10.1) トランクルーム内から路面が見えてはならない。また、ホイールコンパートメントと完全に独立していなければならない。

11.10.2) 内部に燃料タンク・オイルタンクまたは機械的装置が有る場合には、コックピットの間に耐火性に優れた防火壁を形成しな

11.8.3) The material of the rear door window and back window need not to be composite and transparent, however they must have glass-like color by which may be distinguished from the other body design.

11.8.4) When the glass of the rear windscreen is changed from those of the base car, metallic stay (two of more from the upper edge to the lower edge of the window) must be installed on the bodyshell or rear hatch using bolts to prevent it from dropping.

11.9) Rear hatch and boot lid

11.9.1) The material of these parts can be changed into composite, however if any aerodynamic device is added for both their body and fitting method, the strength must be ensured when the car is driven at high speed in the reverse direction.

11.9.2) Fasteners must be positioned no less than four points including the additional fastener described in Art.253-5 of Appendix J to the FIA Code (Art.3 Chapter 4 of JAF regulations).

11.9.3) The part of the rear hatch must not be used as a fire wall between the cockpit and the part.

11.10) Luggage compartment

11.10.1) The road surface must not be seen from inside the luggage compartment. The luggage compartment must be completely isolated from the wheel compartment.

11.10.2) If there is any fuel tank, oil tank or any other mechanical

なければならない。

- 11.10.3) ラジエターのトランクルーム移動出来るが、冷却空気通路はコックピットおよびトランクルームであってはならず、冷却空気導入部から排出部まで完全に空気ダクトで区分されなければならない。

12. ドライバー保護装置

12.1) セーフティケージ

- 12.1.1) FIA・ASN 公認ロールケージを使用する場合には、製造者の識別と製造番号の表示が無ければならず、公認された構造と取付け方法が維持なければならない。
- 12.1.2) 本規定では基本車両の生産時期、車両の公認有無に関わらず、J 項 253-8) の規定が適用される。

FIA-J 項 8.3.3) 「パイプの仕様」の抜粋。 他の詳細規定は J 項条文を参照してください。

下図の赤い色のパイプが 45mm × 2.5mm または 50mm × 2.0mm 以上のサイズとしなければならない。

system inside the luggage compartment, a well fire-resistant bulkhead must be constructed between the cockpit and the compartment.

- 11.10.3) The position of the radiator may be moved into the luggage compartment, however the passage of the cooling air must not be within the cockpit and the luggage compartment and an air duct must be used for a complete partition from the introductory part of the cooling air to its exit.

12. Driver protective device

12.1) Safety cage

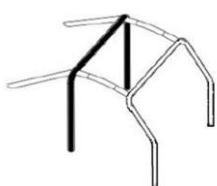
- 12.1.1) When a rollcage homologated by FIA/ASN is used, identification and serial number of the manufacturer must be displayed on it and the homologated structure and fitting method must be maintained.
- 12.1.2) Regardless of production period of the base car and also homologation of the car, prescriptions of Art.253-8) of Appendix J are applied.

Extract of Art. 8.3.3) "Specifications of the pipe" of Appendix J. Please refer Appendix J for the other detailed prescriptions.

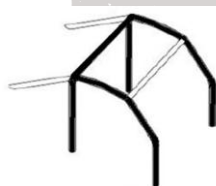
The red pipe shown below must have 45mm x 2.5mm or 50mm x 2.0mm or more.

D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

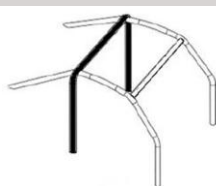
材 質	最小引張強度	最小寸法 (mm)	用 途
冷間引抜 継ぎ目無し 純炭素鋼 <下記参照> 最大0.3%の 炭素を含有	350N/mm ²	45×2.5 (1.75"×0.095") または 50×2.0 (2.0"×0.083")	メインロールバー(第253-1図お よび第253-3図)または、サイド ロールバーおよび後部横方向の 部材(第253-2図)
		38×2.5 (1.5"×0.095") または 40×2.0 (1.6"×0.083")	ハーフ・サイドロールバーおよ び安全ケージのその他の部分 (上述の項でその他の記載がな い限り)



253-1図



253-2図



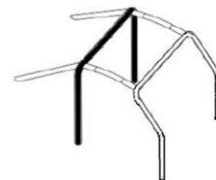
253-3図

12. 1. 3) 本規定に定めるセーフティケージの最低限の構成はコ・ドライ
バー搭乗時の構成を条件とし、図 12-1 に示す。

12. 1. 4) ロールバーの車体への取付け方法は FIA-J 項 253-8) 規定に従
った構造であり、ベース車の公認時期に関わらず 2007 年以降
公認の方法に従うか、D1 が本規定条文で指定する方法でなけ
ればならない。

FIA-J 項 8. 3. 2. 6) 「ロールケージのボディシェル/シャシーへの取り付け」の抜

Material	Minimum tensile strength	Minimum dimensions (mm)	Use
Cold drawn seamless unalloyed carbon steel (see below) containing a maximum of 0.3 % of carbon	350 N/mm ²	45 x 2.5 (1.75"x0.095") or 50 x 2.0 (2.0"x0.083")	Main rollbar (Drawings 253-1 and 253-3) or Lateral rollbars and Rear transverse member (Drawing 253-2)
		38 x 2.5 (1.5"x0.095") or 40 x 2.0 (1.6"x0.083")	Lateral half-rollbars and other parts of the safety cage (unless otherwise indicated in the articles above)



Drawing 253-1



Drawing 253-2



Drawing 253-3

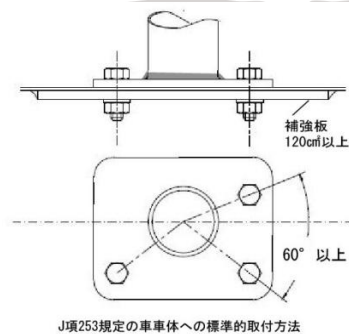
12.1.3) The minimum structure of the safety cage defined under these regulations is shown in the Drawing 12-1 on condition that the structure enable the co-driver to be in the cockpit.

12.1.4) The Fitting instructions stipulated in Art.253-8 of Appendix J must be respected for the fitting method of rollbars to the bodywork. Method used in the homologation from 2007 onwards or designated by D1 in these regulations must be obeyed regardless of homologation period of the base car.

Extract of Art. 8.3.2.6) "Mounting of rollcages to the bodyshell/chassis"

料。他の詳細規定はJ項条文を参照してください。

各取り付け基部は、最低厚さ3mmで最少表面積120cm²のボディシェルに溶接された鋼板製補強板に最低3本以上のボルトで固定されなければならない。



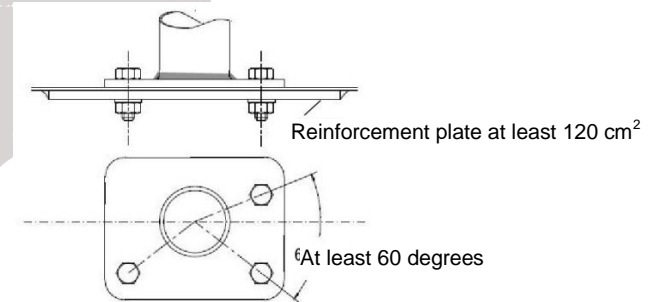
J項253規定の車車体への標準的取付方法

12.1.5) 本規定では FIA-J 項規定に加え、溶接のみによる取付け方法 (図 11-2 参照) を許容する。この場合取付け基部は最小 60 cm²以上で厚さ 3mm 以上とし、最低でもその全周に亘り幅 25mm 以上の部分でボディシェルに溶接付けされた厚さ 3.0~4.5mm の補強板に溶接されて居なければならない。

12.1.6) ドアバーは、フロントサイドドアにインナーパネルがない場合には、ドアバーをドアスキン付近まで張り出したドアバーとし、最低片側3本を必要とする。(図 12-3 参照)
また、ドアの材質がコンポジット製に変更されて居る場合には、ドアバー追加を推奨する。

of Appendix J. Please refer Appendix J for the other detailed prescriptions.

Each mounting foot must be attached by at least three bolts on a steel reinforcement plate at least 3 mm thick and of at least 120 cm² area which is welded to the bodyshell.⁷



Standard mounting method to the bodywork of Art.253

12.1.5) In these regulations, fitting method only by welding (See Drawing 11-2) is allowed in addition to those defined in FIA Appendix J. In such case the mounting foot must be at least 60 cm² and at least 3 mm thick and must be welded to a reinforcement plate having 3.0~4.5mm thick welded to the body shell at a minimum 25mm width all around the foot.

12.1.6) If there is no inner panel at the front side doors minimum three door bars are necessary per side, of which shape extends to around the door skin (See Drawing 12-3).
Should the material of the door is changed into composite it is recommended to add door bars.

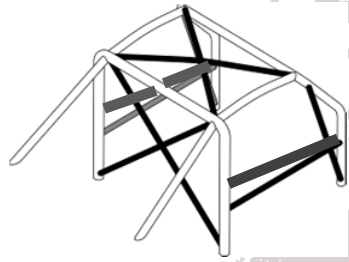
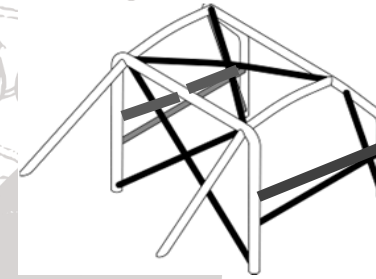


図 12-1



Drawing 12-1

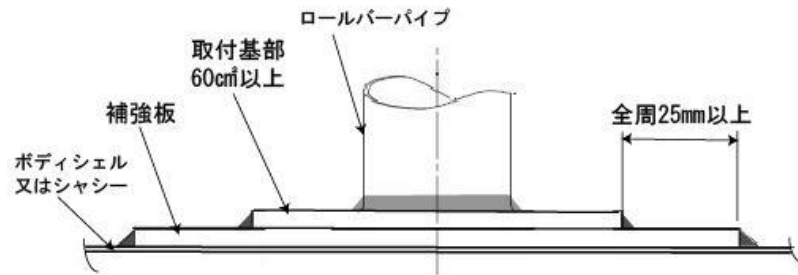
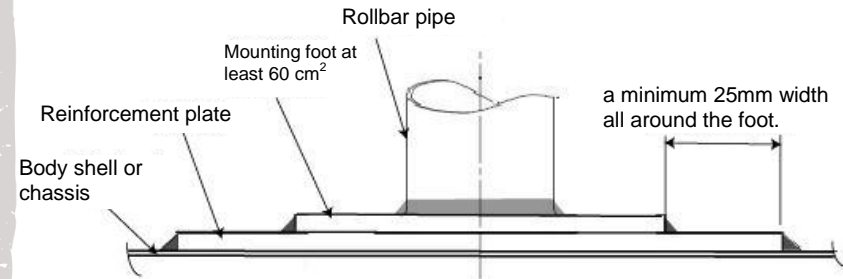


図 12-2



Drawing 12-2

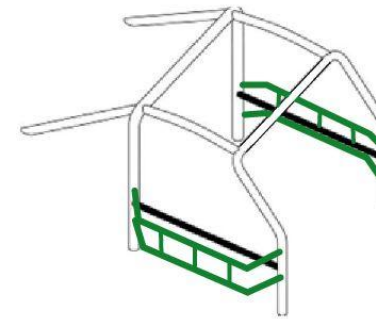
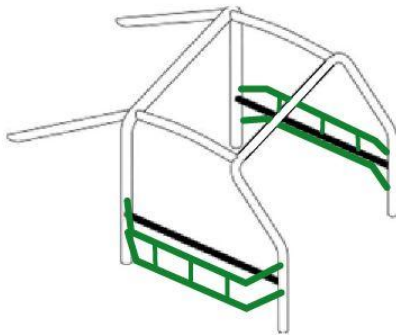


図 12-3

Drawing 12-3

12.2) シート

- 12.2.1) ドライバーシートはFIA-8855/1999 または 8862/2009 基準の公認期限内のシートでなければならない。
- 12.2.2) シートの取り付け方法を変更する場合は、FIA-J 項 253, 16 の規定に従うこと。(図 12-4 参照) ただし、シート位置を変更する際にシート下面がベース車の後部座席の前端より後方に位置してはならない。
- 12.2.3) 助手席シートおよび取付方法はドライバー席に準じた安全性が保たれること。

12.2) Seat

- 12.2.1) The driver's seat must be the homologated seat of FIA-8855/1999 or 8862/2009 standard and be within the homologation period.
- 12.2.2) The prescriptions of Art.253-16 must be respected if the mounting method of the seats is changed(See Drawing 12-4). However if the seat position is changed the bottom surface of the seat must not be positioned behind the frontal edge of the rear seat of the base car.
- 12.2.3) Safety of the mounting method of the passenger seat must be retained in accordance with that of the driver's seat.

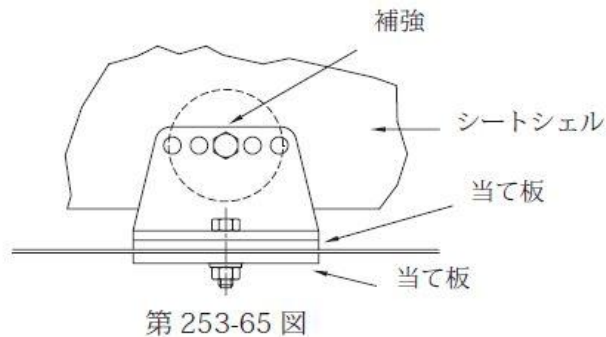
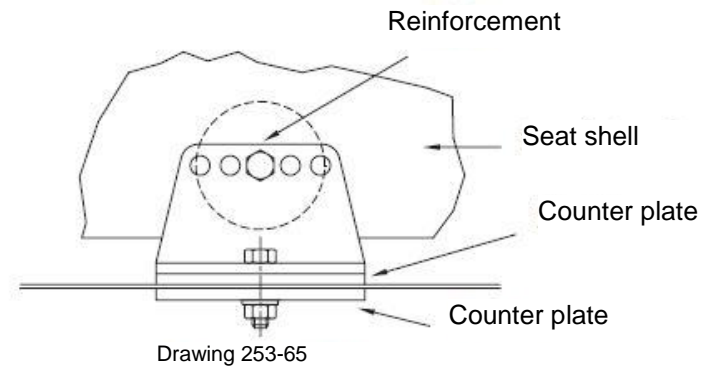


図 12-4



Drawing 12-4

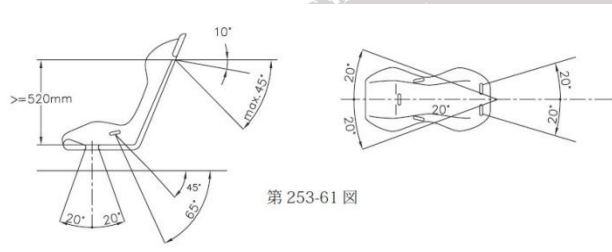
12.3) セーフティベルト

- 12.3.1) FIA 基準 8853/98、または、SFI 基準 16-1, 16-5 に適合するベルトでターンバックルリリースシステムを装備した 5 点式 または 6 点式 のセーフティベルトを装備しなければ成らない。

12.3) Safety belt

- 12.3.1) The safety belt having five of six mounting points must comply

- 12.3.2) 各ストラップの取り付け角度は図 12-5 の範囲を強く推奨する。
- 12.3.3) 助手席シートベルトと取付け方法はドライバー席に準じた安全性が保たれること。
- 12.3.4) 肩部ストラップをループ方式で固定する場合に使用する3点バックルは図 12-6 のような使用方法を推奨する。



第 253-61 図

図 12-5

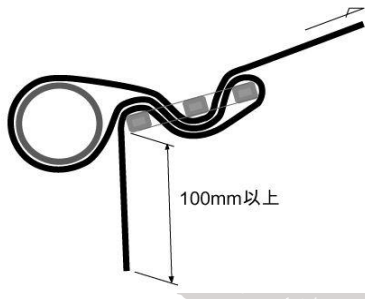


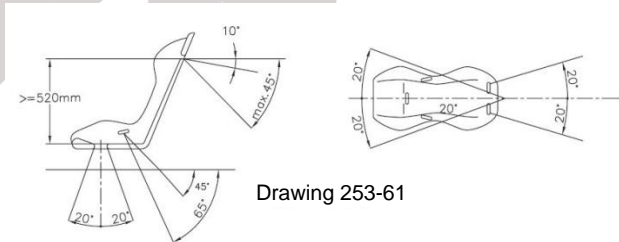
図 12-6

12.4) 消火装置

- 12.4.1) FIA-J 項 253-7.2) (JAF 4 章 5.2) 自動消火器) に定める自動消火システムの搭載が義務付けられる。消火システムは FIA テクニカルリスト No. 16 または SFI 規格 Spec. 17.1 に合致した

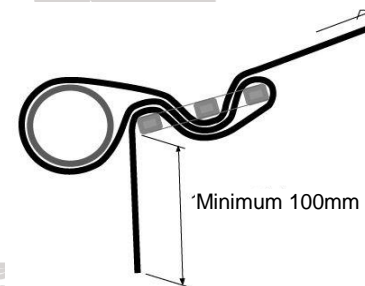
with the FIA standard 8853/98 or SFI standard 16-1, 16-5 and be equipped with turnbuckle release systems.

- 12.3.2) The installation angle described in Drawing 12-5 for each strap is strongly recommended.
- 12.3.3) For the passenger's seat belt, its safety and mounting method shall be in accordance with those of the driver's seat.
- 12.3.4) When the shoulder strap is anchored in the form of a loop type it is recommended that the three-point buckle is used as shown in



Drawing 253-61

Drawing 12-5



Drawing 12-6

12.4) Extinguishing systems

ものであること。アルコール混合燃料を使用する車両の場合にはアルコール対応消火剤の消火器を搭載しなければならない。

- 12.4.2) 車外からの起動装置はサーキットブレーカーに接して、或いは、組み合わせて位置しなければならない。また、赤色で縁取られた最少直径 10cm の白色の円形内に赤色で E の文字を描いたマーク表示されなければならない。

13. 電装品

13.1) サーキットブレーカー

サーキットブレーカー（マスタースイッチ）はトリガーをドライバー側と反対側のウインドシールド下部付近に取付けなければならない。1 辺 10cm 以上のスパーク・マークと操作方法を表示すること。

13.2) 灯火関係

ベース車の灯火デザインが維持されなければならない。（ベース車がリトラクタブルヘッドランプの場合を除く）外装の灯火は全て機能が維持されていなければならない。また、ガラスおよび樹脂レンズには飛散防止の透明フィルムでカバーされなければならない。

13.3) ワイパー

ワイパーは装置を変更することが出来るが、常に正常に機能が果たせる状態でなければならない。

12.4.1) It is obligatory to install extinguishing system defined under Art.253-7.2 of Appendix J to the Code (5.2) Automatic extinguishers in Chapter 4 of the JAF regulations). The system shall be the one from the FIA Technical list No.16 or complies with SFI standard Spec.17.1. If fuel with alcoholic additives is used, the relevant car must have an extinguisher with extinguishant for such fuel on board.

12.4.2) Triggering system from the outside must be positioned in contact with or combined with the circuit breaker switch. It must be marked with a letter "E" in red inside a white circle of at least 10 cm diameter with a red edge.

13. Electrical component

13.1) Circuit breaker

The triggering device of the circuit breaker (master switch) must be fitted in the vicinity of lower part of the wind shield on the opposite side of the driver. It must be marked by a spark symbol with a base of at least 10 cm and the operational instruction shall be shown.

13.2) Lighting

The design of the lighting of the base car must be maintained (except when the base car has a retractable headlight).All lighting fitted outside of the car must function properly. The use of transparent and colourless anti-shatter films on the glass or plastic lens is mandatory.

13.3) Wiper

13.4) リアビュー装置

左右のリアビューミラーの他にルームミラーまたは代替え装置により後方視界を確保できることを推奨する。この場合電子的モニター画面による装置に置き換えることができる。

13.5) バッテリー

バッテリーの搭載位置は燃料タンクと完全に隔離された状態であれば自由とするが、車室内に取り付ける場合は不燃性ケースに収めベントチューブを車外に出さなければならない。密閉型バッテリーの場合はケース収納とベントは不要でよい。

14. 排気系統

14.1) 内燃機関には有効な排気浄化機能を有した一般市販の排気触媒装置の装着が義務付けられる。一般市販触媒装置のフランジ部の改造は認められるが、単体では内部構造を確認できる構造であること。

14.2) 排気口は、車両後端または車体側面の前後車輪間とし、ホイールセンターより下部に位置し、開口部は下向きで水平方向から排気管内部が見えてはならない。

14.3) 排気音量は如何なる場合においても 113db 以下とする。但し、競技会

The system of the wiper may be changed however it must always work normally.

13.4) Rear view device

Other than the rear view mirrors fitted to the both sides, it is recommended to install an inside rear view mirror or alternative device in order to obtain the rear view. In this case it can be replaced with electronic monitor device.

13.5 Battery

The mounting position of the battery is free provided it is isolated completely from the fuel tank, however it must be covered by a non-flammable casing and a vent tube must exit to the outside when it is installed inside the cockpit. In case of a sealed battery, casing and the venting system is not necessary.

14. Exhaust system

14.1) It is obligatory to install an exhaust catalytic device which is normally sold to the public and has effective anti-pollution function to an internal combustion engine. Flange part of the commercially available catalytic device may be modified, however internal structure shall be identifiable as one unit.

14.2) Exit of the exhaust must be located at the rear edge of the car or between front and rear wheels and be lower than the wheel center,

の条件により変更される場合は大会特別規則に明記される。

15. 牽引装置

追走競技の特性から牽引装置はウェービングベルトタイプまたはヒンジタイプでなければならない。また、取付はホイールセンターより低い位置が好ましい。

16. 補助装置等

16.1) ドライブ補助装置

規則により明確に許可されない限り、以下の運転補助装置は禁止される。

ABS / ASR / Traction Control / ESP...

16.2) ドライバーラジオ

ドライバーとの交信装置は音声コミュニケーション方法に限り搭載することが出来るが、競技会開催地の法的適合性は保たなければならない。また、競技会主催者より使用を制限される場合には装置の作動を停止させなければならない。

16.3) テレメトリー装置

如何なる場合も競技会主催者のシステム以外のデータ転送システムは、車両から、もしくは車両へ双方向共に禁止される。

and the opening must face downward and the inside of the exhaust pipe must not be visible.

14.3) Exhaust noise must be lower than 113db under any circumstance. If it is changed according to the conditions of the event, the limit shall appear in the supplementary regulations.

15. Towing device

Resulting from the characteristic of "Tsuiso"(chasing run) the towing device must be "waving belt type" or "hinge type". Its favorable fitting position is lower than the wheel center.

16. Supporting device etc.

16.1) Driving aid system

Unless otherwise clearly stipulated in regulations the following driving aid system is prohibited:

ABS / ASR / Traction Control / ESP....

16.2) Driver radio

For communication device to exchange communications with driver, only a voice communication method may be installed to the car, however any laws of the venue concerning a radio must be respected. When the organizer of the event limits the use of driver radio, it must be deactivated.

16.3) Telemetry system

Any data transmission system other than those provided by the

organizer of the event is prohibited either from the car or to the car under any circumstance.

15th Anniversary

D1

D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

D1 採点基準

2015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
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、高レベルに調和された運転操作が求められる。
- 6) 意外性／創造性

Scoring Criteria for D1

Revised on January 1st 2015

1. The following scoring factors will be considered for the evaluation of drifting techniques**1) High running speed**

The running speed is required to be higher than others at any part of the course in order to obtain higher score in D1. The drifting angle and the speed are conflicting driving elements during a circular running, however running speed as high as possible is required while keeping a large angle.

2) Sharp drifting(change of the angle)

When a car begins drifting (Furidasi) and when a car changes the drifting angle from one side to the other (Furikaesi), quickly, accuracy, adequate timing are required.

3) Stable and large drifting angle

The drifting angle is the angle of the car toward the driving line and the driver is required to drive through the curves with maintaining stable angles as large as possible.

4) Running within designated zone

When a passage zone is designated the driver is required to drive on a smooth running line by passing the designated zones or clipping points without any deviation.

5) Accuracy of operation

Driving operation highly harmonized without any mistakes in steering, braking, hand brake operation and acceleration work is required.

6) Element of surprise/creativity

The running appearance should be challenging and impressive, and a

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。

dynamical and appealing driving for the spectators is required.

2. Scoring factors in "Tanso"

At the first driver's briefing before the qualifying practice the judges must give graphic explanation as regards the scoring factors/driving line which is count for scoring.

If the level of the event requires professional performance, the passage zone shall not be designated and a measuring device for scoring is introduced for the evaluation in order to ensure leeway for the driver's own performance.

1) Scoring factor of the high running speed

- (1) Faster driving scores higher at all parts on condition that the car travels within the track.
- (2) When the speed is notably lowered, it will be subject to significant deduction of points.

2) Scoring factor of sharp drifting

- (1) Lack of quickly when a car begins drifting (Furidasi) and when a car changes the drifting angle from one side to the other (Furikaesi) will be subject to deduction of points.
- (2) Late in timing when a car begins drifting (Furidasi) and when a car changes the drifting angle from one side to the other (Furikaesi) will be subject to deduction of points.
- (3) If the angle is not stable when a car begins drifting (Furidasi) and when a car changes the drifting angle from one side to the other (Furikaesi), it will be subject to deduction of points.
- (4) The place when a car begins drifting (Furidasi) became important and the angle was shallow, it will be subject to deduction of points.

3) Scoring factor of stable and large drifting angle

- (1) Whether a large drifting angle is maintained stably or not while the car keeps the drifting smoothly.
- (2) For the angle greater is better, but backing to smaller angle is counted as a mistake which is subject to reduction of points.

- 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 車両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 観るもの者全てを魅了する走行は加点の対象となる。

(3) A big angle in a half-spun condition will be unregarded.

4) Scoring factor of driving within a designated zone

(1) When it is designated that which part of the car should pass the clipping points and the clipping zones, the degree of adjacency will be reflected in the points scoring.

(2) Any jerky motion will result in a reduction of points.

(3) Line-off in a half-spun condition will result in a significant reduction of points.

(4) Driving out of the course will result in a significant reduction of points.

5) Scoring factor of accuracy of operation

(1) Too many adjustment by a hand brake (long stop of the wheel while driving etc.) will be subject to deduction of points.

(2) If there is any place or situation where points will not be deducted by using a hand brake, it will be notified at the driver's briefing.

(3) Continuous nudging motion of accelerator and lack of press down on the accelerator will be subject to deduction of points.

(4) When an operational mistake cause some trouble in the running such as a mistake in shifting operation, it will be subject to deduction of points.

(5) Marked steering operation with unstable counter steering etc. will be subject to deduction of points.

(6) If the driver is not deemed to use the car's potential fully, it will be subject to deduction of points.

(7) Drift understeer and 2 times Furidashi will result in a significant reduction of points.

6) Scoring factor of surprise/creativity(overall impression)

(1) When a challenging outlook can be found in the driving, it will be points adding factor.

(2) Significantly conservative driving without any challenging outlook will be subject to deduction of points.

(3) Impressive and appealing driving for entire spectators will be points adding factor.

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。

3. The followings are evaluated for scoring in "Tsuiso"

- (1) The foregoing car(Senko) of a pair of two cars is required to be at a certain level of Tanso run defined under Art.1 of these regulations.
- (2) The evaluation will be made for how closely the chasing car(Atooi) can follow the foregoing car(Senko), to what extent can the chasing car(Atooi) exceed in the drifting angle, high running speed, sharp changes of angle against the foregoing car(Senko), large drifting angle maintained stably and the proximate driving (driving side-by-side while the chasing car(Atooi) enters inside of the foregoing car(Senko) in a drifting condition) is required.
- (3) The evaluation is made comparatively between two cars as being superior of inferior to one another based on the foregoing car(Senko).

4. Scoring criteria by Judges only in "Tanso" competition

- (1) The perfect trial without any factor for deduction of point will be perfect 100. The scoring will be made by the following method of thinking.
- (2) In combination of 'high running speed' and 'driving within a designated zone', the running fulfills the above mentioned conditions obtains 10.00 points.
- (3) In combination of 'stable and large drifting angle' and 'accuracy of operation', the running fulfills the above mentioned conditions obtains 10.00 points.
- (4) In combination of 'Sharp drifting (change of the angle)' and 'surprise/creativity(overall impression)', the evaluation will be made on a 7 scale from 0 point to +3 points.
- (5) The method of calculation is :
Points scored in (2) x Points scored in (3) + Points scored in (4)
Example: $9.8 \times 9.7 + 0.5 = 95.56$
- (6) One judge or several judges evaluate each scoring factor of (2)~(4) and the result will be averaged out, otherwise (2),(3) and (4) is evaluated by one judge respectively and the total points will be calculated as mentioned in (5)
- (7) When any point-deduction is decided due to any infringement etc., the final results shall include it.

点数配分

採点要素

Allocation of Points

Scoring Elements

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	10.00 points	Evaluation of high running speed	Whether the speed at the first change of the drifting angle from one side to the other(Furidasi) was high and its extent
		どの部分でも十分な速度を持っているかとその程度			Whether sufficient speed was maintained at all parts and its extent
		著しく速度が低下することは無かったかとその程度			Whether there was any significant reduction of speed and its extent
	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		Evaluation of driving within a designated zone	When the clipping points were designated, degree of adjacency to the points
		不安定な走行ラインだったかとその程度			Whether there was any astable driving line and its extent
		走路からはみ出しがあったかとその程度			Whether there was any driving out of the course and its extent
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	10.00 points	Evaluation of stable and large drifting angle	Whether the magnitude of the angle while drifting and its stability were sufficient and their extent
		大きな角度戻りがあったかとその程度			Whether there was any backing to smaller angle and its extent
		ハーフスピンによる大角度があったかとその程度			Whether there was any big angle in a half-spun condition and its extent
	操作の完成度評価	サイドブレーキの多用があったかとその程度		Evaluation of accuracy of operation	Whether there were too many adjustment by a hand brake and its extent
		アクセルの煽り、踏み込み不足等があったかとその程度			Whether there were continuous nudging motion of accelerator and lack of press down on the accelerator and their extent
		シフト操作のミス等で走行の乱れがあったかとその程度			Whether there was any operational mistake which caused any trouble in the running such as shifting operation mistake and its extent
		著しいステアリング修正操作等があったかとその程度	Whether there was any marked steering adjustment operation and its extent		
		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	Whether the driver could use the car's engine power fully and its extent		
		2度振り、ドリフトアンダーがあったかとその程度	Whether there were any drift understeer and 2 times Furidashi and their extent		

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	Evaluation of Sharp drifting (change of the angle)	Whether there was quickly when a car begins drifting (Furidasi) and when a car changes the drifting angle from one side to the other (Furikaesi) and its extent
		振りのタイミングの遅れが有ったかとその程度		Whether there was lateness in timing when a car begins drifting (Furidasi) and when a car changes the drifting angle from one side to the other (Furikaesi) and its extent
		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		Whether the angle was not stable after a car begins drifting (Furidasi) and after a car changes the drifting angle from one side to the other (Furikaesi) and its extent
		振り出したと角度が適切だったかとその程度		Whether the angle when a car begins drifting (Furidasi) was adequate and its extent
	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	Evaluation of surprise/creativity(overall impression)	Whether any challenging outlook could be found in the driving and its extent
		無難で保守的な走行は評価しない。		Any conservative driving without any challenging outlook will not be evaluated.
観る者を魅了する走行で有ったかとその程度		Whether the car was appeared to be impressive and appealing for entire spectators and its extent		

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。

5. Evaluating factor in "Tsuiso" competition

The evaluation is made whether the chasing car(Atooi) being superior of inferior to the foregoing car(Senko) in Tsuiso competition. The relative distance between two cars will be added as a scoring factor for the chasing car(Atooi).

The running level of the chasing car(Atooi) and the foregoing car(Senko) will be evaluated on a zero-to-ten scale basically in Tsuiso competition. The ranking for the chasing car(Atooi) and the foregoing car(Senko) will be added in order to decide the result of the competition.

1) Ranking of foregoing car(Senko)

The foregoing car(Senko) is required to run as in Tanso and its running level

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	-

will be ranked according to the scoring criteria in Tanso as per point 4 above on a zero-to-ten scale. The difference of the relative ranking to the foregoing car(Senko) will be add to or deducted from that of the relevant chasing car(Atooi).

2) Ranking of chasing car(Atooi)

The evaluation in the table below will be added to the chasing car(Atooi) and the difference of the relative ranking to the foregoing car(Senko) will be add to or deducted from that of the relevant chasing car(Atooi).

The evaluation points for the chasing car(Atooi)		evaluation
Position of Furidasi	Almost same position as the foregoing car(Senko)	even
	The same position as or before the foregoing car(Atooi)	+
Result of Furidasi	After the position of foregoing car(Senko)	-
	The angle clearly larger than that of foregoing car(Senko)	+
	Close distance after Furidasi	+
While drifting	Separated from foregoing car after Furidasi (void if the angle of foregoing car(Senko) is obviously small)	-
	Greater angle than the foregoing car(Senko) in obvious	+
	Getting close to the foregoing car(Senko) (void if the angle of chasing car is obviously small)	+
Furikaesi	Getting away from the foregoing car(Senko) (void if the angle of foregoing car is obviously small)	-
	Furikaesi in synchronized timing, the movement of Furikaesi is sharper than the foregoing car(Senko)	+
Overtaking	Brought into disadvantage owing to false timing of Furikaesi of the foregoing car(Senko)	+
	Intentional spinning or recovery of drifting owing to the spinning or stall of the foregoing car(Senko), or in order to avoid the fallen parts	+

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)	-

	sharper angle or significant change of the line while overtaking	-
Mistake etc.	Made a mistake but the foregoing car(Senko) made a bigger similar mistake in obvious	+
	Less wamble, recovery from counter, understeering, spinning and half-spinning than the foregoing car(Senko)	+
	Run out of the course (if the line was blocked or they made a contact, it will be taking in account)	-

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。
- 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 1輪でもコースエッジからはみ出して走行した場合にはコース外走行と判定され、-1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。

3) Determination of infringement and contact during "Tsuiso" competition

- (1) Drivers who blocked the driving line or controlled the speed etc. in an acceleration sector will be penalized by -3 to -6 ranks or lose by committing a foul.
- (2) If the foregoing car(Senko) dose not leave any running space for the chasing car(Atooi) and goes on the innermost line of the course, or cut in despite the nose of the chasing car(Atooi) was inserted, the foregoing car(Senko) will be penalized by -3 to -6 ranks.
- (3) Other than a slight contact, pushing that made the opponent to spin or understeer or forced the driver off the track will be penalized by -3 to -6 ranks. If any driver caused a dangerous situation or significant damage he/she will be penalized by -6 ranks or may lose by committing a foul.
- (4) If the fault of the car got hit is greater than the other, such as sudden stall of the foregoing car(Atooi) or blockage of the line, the car got hit will be penalized by -3 to -6 ranks. If any driver caused a dangerous situation or significant damage he/she will be penalized by -6 ranks or may lose by committing a foul.
- (5) When the infringement during Tsuiso competition is contrary to the sound sportsmanship, the penalty may be imposed in accordance with the D1 regulations.
- (6) If any video recording is used for a delicate judgment in case of contact or spinning of both two cars etc., the footage must be replayed as an information for making a decision before the judges' decision is made.
- (7) If the car runs outside the track edge even if it was only with one wheel, it is deemed to have driven out of the course and the relevant driver will be

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。

penalized by -1 to -3 ranks. However this decision may be mitigated for the chasing car considering the positional relation to the foregoing car.

(8) In case of the situation other than the above, the final decision will be made by the Clerk of the Course after consultation with the judges.

6. Scoring when a measuring device is used

(1) When a measuring device for scoring is introduced, the scoring system must be homologated by D1 Organization as a whole and the measurement in this system will be the final. The score of the measurement will be rounded off to the two decimal places.

(2) For the scoring of D1 Tanso, at least the factors of the high running speed, sharp drifting (changing the angle), stable and large drifting angle, driving within a designated zone, accuracy of operation, surprise/creativity must be judged.

(3) For the scoring of Tsuiso, the judges for evaluation of the distance of the cars and changes in running condition and their causal relations are needed in addition to the above.

(4) The judges dedicated for the evaluation of the scoring factor which may not be covered by the scoring with the measuring device. In this case the scoring criteria for these judges must be clarified before the event.

(5) For the scoring factor which can be evaluated by the measuring device, the scores of such device will only be considered in principle.

(6) The judges must give explanations to the competitors about the driving that can obtain a high score before the event.

(7) In the event where the measuring device is introduced, the participating car must be prepared for installation of the on-board device at the designated place. The participants must not touch the device unless the officials give instructions to them.

2015年D1グランプリシリーズ規則

2015年1月1日改定

D1規則に基づき、D1グランプリシリーズ(略称:D1GPシリーズ)におけるシリーズ規則を以下のように定める。シリーズ規則の定めなき事項はD1規則による。規則の解釈は、D1規則に準拠した運用および解釈が適用される。またD1グランプリシリーズ規則の付則として、「D1グランプリシリーズ採点方法」を付則-1、「D1グランプリシリーズプロモーション規定」を付則-2、「2015年D1GP競技会反則行ためとペナルティ一覧」を付則-3として設ける。

1. 競技会格式

D1グランプリシリーズ(以下:本シリーズ)は、D1日本国内代表機関であるD1 JAPAN ORGANIZATION(略称:D1JO)の主催により、D1国際格式競技会シリーズとして開催される。

2. 競技会スケジュール

ラウンド	開催日	開催コース
Round 1	4月17日(金)・18日(土)	東京都・お台場NOP地区・特設コース
Round 2	5月16日(土)・17日(日)	三重県・鈴鹿サーキット
Round 3	6月27日(土)・28日(日)	茨城県・筑波サーキット・コース2000

2015 D1 GRAND PRIX International Drift Championship

Revised on January 1st, 2015

Based on the D1 Regulations, the series regulations for the D1 Grand Prix Series (abbr. "D1 GP Series") are set hereunder. For all those not defined in these regulations D1 Regulations are applied. The interpretation of these regulations comply with the exercise and interpretation of the D1 Regulations. As the appendixes of these regulations, the followings are created: Appendix 1" D1 Grand Prix Series Scoring System ", Appendix 2" D1 GP Series Promotion Regulations" and Appendix 3" 2015 D1 GP list of the disciplinary offences and the penalties".

1. Status of the Event

D1 Grand Prix Series (hereinafter referred to as the "The Series") are organized as series of events having international status by D1 Japan Organization, the representative body of D1 in Japan(abbr.D1JO).

2. Event schedule

Round	Date	Venue	Prefecture
Round 1	17(Fri)-18(Sat)April	Odaiba NOP Section Accommodation Course	Tokyo
Round 2	16(Sat)-16(Sun)May	Suzuka Circuit	Mie
Round 3	27(Sat)-28(Sun)Jun	Tsukuba Circuit/ Course2000	Ibaraki

Round 4	7月31日(金)・8月1日(土)	福島県・エビスサーキット・南コース
Round 5	9月4日(金)・5日(土)	大阪府・舞洲スポーツアイランド・特設コース
Round 6	10月23日(金)・24日(土)	東京都・お台場 NOP 地区・特設コース

3. 参加チーム

1) 本シリーズ参加チームの要件

- ① 参加チームは、代表者・ドライバー・ピットクルーのそれぞれの機能を満たす最低3名により構成され、D1JOに登録された者でなければならない。
- ② ドライバーは、代表者を兼ねることができるが、大会中のチーム代表権は他のピットクルーに文書にて委任されていなければならない。
- ③ 代表者は参加車両を自己の完全管理下(使用权、整備状態、規則適合等)に置かなければならない。
- ④ 参加チーム名は固有名称を原則とし、スポンサー名を入れる場合には「固有名称+1スポンサー」の組合せ範囲でなければならない。ただし、車両名はこの制限を受けない。

2) 複数台体制の参加チームの場合 (1参加チームの登録は、原則として3台までとされる)

- ① 登録上の参加チーム名が同一でなければならない。ただし、車両

Round 4	31(Fri)July -1(Sat)August	Ebisu Circuit/South Course	Fukushima
Round 5	4(Fri)-5(Sat)Sept.	Maishima Sports Island Accommodation Course	Osaka
Round 6	23(Fri)-24(Sat)Oct.	Odaiba NOP Section Accommodation Course	Tokyo

3. Teams

1) Requirements for participating teams

- (1) The participating team should be composed of three people at minimum each of which can work in the capacities of a team representative, driver and pit crew and they must be registered on D1JO.
- (2) Driver can be a team representative however the right to represent the team during an Event must be delegated to other pit crew in writing.
- (3) The team representative must put the car under his/her complete control (right to use, maintenance, compliance to the rules etc.).
- (4) The name of the team should be an own name in principle. If the name of the sponsor is in it the composition" the own name + one sponsor" must be respected. This restriction however will not apply to the name of the car.

2) Teams with two or more cars (one team may register three cars maximum as a general rule)

- (1) The names of the cars may be decided individually however the name of a team must be only one for registration purpose. The name of a team identified will

名称は個別に定めることができる。リザルト等では、識別された参加チーム名で記載される。

- ② 登録される参加チーム代表者、連絡先窓口、金融機関口座はそれぞれ統一されていなければならない。
- ③ 同一参加チームのピット配置は原則として隣接ピットとされるが、選考会がある場合はその限りではない。

3) 優遇措置

本シリーズ参加者に対し、以下の条件の者は大会に選考会が設定された場合、選考会が免除され、特別練習走行時間が設けられる。

i. 新車参加促進対策優遇制度（新車優遇制度）

- ① 下記のいずれかに該当していること。
 - a. 2013 年末時点で同型車が新車販売されていたか、もしくは新車販売価格が 1,000 万円以上の車両で、今までに一度も D1GP シリーズに参加して居ない型式の車両。
 - b. 上記車両での参加を申請し、D1JO に認められた車両で競技参加する場合。

ii. 日本国外の参加促進対策優遇制度（海外ドライバー優遇制度）

- ① D1JO に認められた日本国籍以外のドライバーに限る。
- ② 2015 年 D1GP に年間エントリーの申請している者。
- ③ 下記のいずれかに該当していること。
 - a. 海外でのドリフト競技において優秀な実績が認められる者。
 - b. 過去 D1 グランプリシリーズにシリーズ参戦またはエキジ

be shown on the classifications etc..

(2) The registered team representative, contact person and bank account must be consistent respectively.

(3) The pits for the same team will be allocated adjacently, however this may not be the case if a Selection Committee is established.

3) Priority treatment

For the competitor of this Series the following cars or drivers will be exempted from the judges of the Selection Committee if the Committee is created and a separate practice session will be scheduled for them.

i: Priority plan for invitation of new-comers(new car benefit packages)

(1) Cars applicable to either a. or b. below:

a. The same model of the car was newly sold at the end of 2013 or the price of the new car is no less than ten million yen (¥10,000,000) and also the type of the car has never participated in D1 GP Series before.

b. Submit an application for participation with the above mentioned car and participate with the car approved by D1JO.

ii: Priority plan for invitation of foreign drivers (foreign driver benefit packages)

(1) Foreign drivers only of other nationality than Japan and approved by D1JO.

(2) Drivers who submit an application for series entry in 2015 D1GP.

(3) Drivers applicable to either a. or b. below:

a. Having high-grade results in foreign drifting events.

b. Having scored any points when he/she participated in D1 Grand Prix Series event or Exhibition event in the past.

ビションに参戦し、ポイントを獲得している者。

4. 参加ドライバー資格

本シリーズへの参加は、D1JOが発行した有効なD1-SUPERドライバーズライセンスまたはD1-GPドライバーズライセンス保有者に限られ、さらにJAF競技運転者国内Bライセンス以上を保有し、当日大会参加時に自動車運転免許証停止等のD1規則の定め反する状態にない者とする。

5. 参加台数制限

1) 第1戦～第5戦

参加台数制限は設けない。参加台数が多くスケジュール上必要な場合は選考会を実施する。

2) 第6戦(最終戦)

第5戦終了時点のドライバーズランキング上位30名をエントリー受付制限とする。

6. シード権者

本シリーズでは、第1戦時のシード権者を前年度D1グランプリシリーズドライバーズポイントランキング8位までとし、その後は直前競技会後のシリーズポイントランキング8位までとする。シード権者とは、本規則12項に定めるドライバーズポイントの多い順に決定される。

4. Eligible drives

Drivers who may participate in The Series must have a valid D1-SUPER Driver's License or D1-GP Driver's License issued from D1JO and also have JAF National Driver's License Grade B minimum. The drivers must not in a situation contrary to the rules of the D1 Regulations such as suspension of a driver's license when they participate in the Event.

5. Number of cars admitted

1) Round 1 - Round 5

No limitation in principle. When the number of the entered car is so many that it necessitate a selection, a selection meeting will be held.

2) Round 6 (Final round)

The number of cars entered will be limited to top 30 cars in the classification of drivers at the end of the 5th round.

6. Seeded driver

The seeded drives for the Round 1 are 8 drivers from the 1st to the 8th position in the series point ranking of the D1 Grand Prix of the previous year. After that, the seeded drivers are 8 drivers from the 1st to the 8th position in the series point ranking at the end of the last event. The seeded driver will be decided in order of the number of the driver's point defined under Art.12 of these regulations.

7. ドライバーおよびメカニックの装備

1) 本シリーズの参加ドライバーは、D1 規則 23 項の 1) および 3) に加えて下記の装備でなければならない。

- ① 競技参加ドライバーが競技中に着用するウェアは FIA 公認 (FIA テクニカルリスト No. 27 記載) または JAF 公認のオーバーオール型ドライバースーツ、バラクラバス、シューズ、グローブでなければならない。
- ② ドライバーはフルフェイスシールドタイプの FIA 公認 (FIA テクニカルリスト No. 25 記載) ヘルメットまたは JAF 公認ヘルメットの着用が義務付けられる。なお、製造日より 10 年以上経過したものは使用できない。
- ③ JAF レース競技に参加するドライバー装備品に関する付則 (FIA 付則 L 項 3. Frontal Head Restraint) または SFI 38.1 規格に適合した FHR システムの使用を推奨する。
なお、D1 競技においては HANS のスライディングテザータイプを推奨する。

2) メカニックの装備は D1 規則 23 項 2) および 3) の②に規定する装備でなければならない。

8. 参加車両

本シリーズの参加車両は、D1 規則付則-A の 2015 年 D1 車両規定に準拠した車両、2014 年 D1 グランプリシリーズ車両規則に準拠した車両でシーズン前に D1 所定の書式にて「2014 年規則適合車としての 2015 年参加予定車両申告

7. Equipments for the drives and the mechanics

1) The drivers enter in The Series must have the following equipments in addition to those defined under Art.23-1)and 3) the D1 Regulations:

(1) Drivers must wear the racing overalls homologated by FIA (FIA Technical list No.27) or JAF homologated overalls, balaclavas, racing shoes and gloves.

(2) It is obligatory for the driver to use a full-face helmet with a shield homologated by FIA(FIA Technical list No.25) or JAF homologated helmet. It is not permissible to use the helmet which has passed 10 years after production.

(3) It is recommended to use the FHR (Frontal Head Restrain) system which complies with the regulations of equipments for the driver participating in the JAF racing competitions mentioned in the Appendix (Art.3 of Appendix L to the FIA Code "Frontal Head Restraint") or SFI-38.1 standard.

In D1 competition, it is recommended to use Sliding Tether type of HANS.

2) For the equipments of the mechanic the provisions of Art.23-2) and 3)-b) of the D1 Regulations must apply.

8. Participating car

Participating cars of The Series are those comply with the Appendix A" 2015 D1 Vehicle Regulations" to the D1 Regulations and cars comply with "2014 D1 Grand Prix Series vehicle regulations" which were submitted for "Declaration about 2015 entry as cars in conformity with 2014 regulations" by the designated

書」の申告済みの車両、および D1JO が D1WORLD ASSOCIATION に申請して特別に認められた車両とする。

競技参加者は、競技車両のベース市販車の所有または使用权を示す公的に有効な書面を提示できなければならない。

D1JO は本シリーズの参加車両として好ましくないと判断した車両の競技参加を拒否できる。

- ① 参加車両には、付則-1「D1GP 採点方法」に従い D1 Original Scoring System(略称: DOSS)の取付装置が装備されていなければならない。
- ② 主催者は特別な指示を与え、例外的に DOSS 取付装置未装備車両の参加申請を認めることができる。
- ③ 競技車両の騒音測定は、競技走行中の車両騒音の音量を測定し、113db を超える車両は失格までのペナルティ対象とされる。
- ④ 公式車両検査は指定の時間内でおこなわれ、再検査は原則 1 回までとする。なお再車検が通達された場合は、一旦検査順番から外れて最後順にて検査される。

9. 車両ゼッケン等

1) 車両ゼッケン番号

本シリーズでは固定ゼッケン番号制を採用する。ゼッケン番号の保有権は参加チーム(ゼッケン 1 番のみ前年度シリーズポイントランキング 1 位のドライバー)に帰属する。本シリーズに参加する参加チームは、以

form by D1 before the relevant season, and also those approved specifically by the D1JO on its application to D1 World Association.

Competitors must be able to present an official valid documents which may verify the ownership and use rights of the production base car of their competition car(s).

D1JO may decline the participant with a car which was determined to be unfavorable as a participating car in The Series.

- (1) The installation device for D1 Original Scoring System (abbr. DOSS) must be installed to all participating car in accordance with the Appendix 1" D1 GP Scoring method".
- (2) The organizer may provide special direction and accept exceptionally an application of entry of a car without DOSS installation device.
- (3) Noise of competition car will be measured while driving and any car of which noise exceeds 113db may be penalized up to the exclusion of the car.
- (4) The official scrutineering will be carried out within a specified time and re-scrutineering may only take place one time as a general rule. If any car notified re-scrutineering it should step out from the sequence and be inspected in the last place.

9. Competition number

1) Competition number of car

The unchanging competition numbering system will be adopted for The Series. The tenure of the number is attributed to the team(The competition number 1 only

下に定める事項を遵守したうえで、第1戦エントリー時に希望ゼッケン番号を申請する権利を有する。

- ① 前年度シリーズポイントランキング1位のドライバーは、当該年度にゼッケン1番を使用する権利を有する。使用しない場合は欠番とする。
- ② ゼッケン1番を使用した場合、前年度使用ゼッケンは当該年度中に限り欠番扱いとし、その翌年度の使用優先権利を有する。
- ③ 前年度のシリーズポイント獲得チームは、前年度の使用ゼッケン番号を当該年度も優先的に使用する権利を有する。
- ④ ゼッケン番号は、0番、00番、1番を除いて2～99番を希望することができる。ただし、2桁までの数字でなければならない。
- ⑤ 当該年度の使用ゼッケン番号は、第1戦エントリー締切後に発表される。
- ⑥ ゼッケン番号は、年間エントリーチームのみ申請権利を有する。
- ⑦ 空きゼッケン番号のなかで、希望するゼッケン番号が他の参加チームと重複した場合は、前年度シリーズポイントランキング上位チームが優先される。
- ⑧ スポット参加チームの使用ゼッケン番号は、当該大会のエントリー締切後に当該国のD1代表機関により、51番以降の空きゼッケン番号が振り分けられる。
- ⑨ 当該年度の初回エントリー時に定められた固定ゼッケン番号は、シリーズを通して使用しなければならない。

will be allocated to the highest point scoring driver in the series point ranking of the previous year). The participating team will have a right to apply for its competition number at the time of entry for the Round 1 observing the followings:

- (1) The highest point scoring driver in the series point ranking of the previous year has the right to use the competition number 1 in the relevant season of the Series. If this number is not used, it will remain as a vacant number.
- (2) If the number 1 is used, the number used in previous season by the driver will be a vacant number only for the current season and the relevant driver will have a right to use it for next year in priority to others.
- (3) The team scored series points in previous year will have the right to use the same competition number as the previous year preferentially in the relevant Series year.
- (4) The competition numbers can be selected freely from 2 to 99 except numbers 0, 00 and 1. However the numbers must be one or two digits.
- (5) The competition numbers allocated for each team for the relevant year will be published after entry closing date of Round 1.
- (6) The right to apply for the competition number will be provided only for the team who made a series entry for the relevant year.
- (7) Among the selectable numbers, if any team selects the same number as another team, the team has a higher position in the series point ranking of the previous year has a priority to the other.
- (8) For the competition number for a team of spot entry any number among the vacant numbers after 51 will be allocated by the representative body of D1 in the relevant country after entry closing date of the relevant event.

2) 車両の表示規制

本シリーズの参加車両は、公式車両検査時に付則-2「D1GP シリーズプロモーション規定」に定められたゼッケン番号、シリーズステッカー、指定スポンサーステッカー等を車体の定められた場所に貼付けなければならない。

10. 競技規則

1) エリア名称

【コース】

スタートラインから審査区間を過ぎた待機エリアまでの総称。

【スタートエリア】

プレステージエリアからスタートラインまでの総称。

【待機エリア】

単走競技時・追走競技時の参加車両が整列されているエリア。
または追走競技時のホットピット（タイヤ皮むきエリア含む）
の総称。

【ピットエリア】

各ピットおよびピットレーンの総称。

【パドックエリア】

コース、スタートエリア、待機エリア、ピットエリアを除く部分で競技車両が走行するエリアの総称。

2) 単走競技規定

i. 選考会

(9) The fixed competition number at the time of the first entry in the relevant year must be used throughout of the series.

2) Livery of car

The competition number, series stickers and the obliged sponsor stickers must be fitted to the designated positions of the participating cars of The Series in accordance with the Appendix 2" D1 GP Series Promotion Regulations".

10. Sporting regulations

1) Name of areas

【Course】 A collective term of the areas from the start line to the stand-by area via judges' area.

【Start area】 A collective term of the areas from the pre-stage area to the start line.

【Stand-by area】 Area containing the lines of cars for starting Tanso and Tsuiso competitions. Or a collective term of the areas of hot pit (including tyre peeling area) for Tsuiso competition.

【Pit area】 A collective term of each pit and lit lane.

【Paddock area】 A collective term of areas where a competition car runs except the course, start area, stand-by area and pit area.

- ① 選考会が行われる場合は、シリーズランキング 24 位まで、および新車優遇・海外ドライバー優遇制度該当者を除く者でおこなわれ、走行本数は全車 2 本で走行順はエントリーリストの逆順とする。
- ② 選考会の採点は DOSS 計測採点と審判員でおこない、順位を決定する。

ii. 予選

- ① 予選は、シード権チームを除く参加チーム(特別参加チームを含む)でおこない、走行本数はすべてのラウンドで 2 本とし、予選の走行順番は、当該大会のエントリーリストの逆順に走行する。
- ② 予選の採点は DOSS 計測採点と審判員でおこない、順位を決定する。

iii. 単走決勝

- ① 単走決勝は、予選上位 16 台およびシード権チームを合せた台数でおこない、走行本数は 1 本として予選順位逆順の後にシード下位順に走行する。
- ② 単走決勝の採点は DOSS 計測採点と反則減点のみでおこない、順位を決定する。

iv. 進行規則

- ① 車両トラブルが発生した場合であっても、定められた走行順を守れない場合はその走行権利は失われる。
- ② 待機エリア整列後に車両トラブルが発生した場合、待機エリアでの修復作業後に限り、当該グループの残り採点走行本数の自己の順番でのみ出走可能となる。

2) Regulations for the "Tanso"(single runs)

i. Selection committee

- (1) If a meeting of selection committee is held, the drivers classified top 24 in the Series ranking and also the drivers applicable to the benefit packages for the new cars and foreign driver will be excluded for the selection. The number of run will be two and the starting order will be in the reverse order of the entry list.
- (2) The rating in the meeting of selection committee will be made by the DOSS and the judges to establish the rank order.

ii. Qualifying session

- (1) The participating teams (including special participant) excluding seeded team will start the qualifying session. The number of runs for the qualifying session is two for all Rounds. The starting order of the runs in the qualifying session will be in the reverse order of the entry list.
- (2) The scoring in the Qualifying session will be made by the DOSS and the judges to establish the order.

iii. Final of the "Tanso"(single run)

- (1) The cars participating in the Final of the "Tanso" (single run) will be comprised of the top 16 cars from the result of the Qualifying session plus cars of the seeded team. The number of run in the Final will be one and the starting order for the final run will be in the reverse order of the results of the qualifying session, and then seeded drivers start in the reverse order of the point ranking.
- (2) The scoring in the Final of the Tanso(single run) will be made only by the DOSS and point-deduction scoring by contraventions to establish the order.

iv. Procedure rules

- 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は、D1 規則 37 項ペナルティの対象とされる。
- ④ コースイン後に車両トラブルが確認された場合は、直ちにスターターおよび技術委員に状況を申告しなければならない。この時スターターおよび技術員が車両を検査し、走行不可と判断した場合、スターターは出走取止めの告知を参加ドライバーにおこなうことができる。また、スターターは直ちにその旨を競技長に報告しなければならない。
- ⑤ コース内へのピットクルーの入場はエンジン始動の補助作業要員 1 名のみが許可される。
- ⑥ 待機エリア・スタートエリアでのタイヤ交換・燃料補給は認められない。ただし、ドライバーによる競技進行を妨げない範囲内のメンテナンスは許可される。オフィシャルはイベントの安全確保およびスムーズな進行を促すための行ために限定して作業をおこなうことができ、脱落しそうな外装品の取り外し、バンパー脱落等のガムテープ補修や、安全な場所への車両移動に対し、オフィシャル側で応急処置を施すことができる。
- ⑦ 競技車両が待機エリア・スタートエリアにある場合、コース外よりコース内への工具等の引渡しは認められない。
- ⑧ スターターの発進指示があるのにも関わらず、即座に発進できなかった場合、出走放棄とみなされる。
- ⑨ オフィシャルによる押しがけスタートは認められない。

- (1) Even when any trouble occurs on a car after the cars lined up in the stand-by area, the car will lose its right to run if it could not keep the starting order as established.
- (2) If any trouble occurs on a car after it lined up in the stand-by area, the car may only start at its designated turn in the remainder of scoring runs of the relevant group provided the car can be repaired in the stand-by area.
- (3) If such car already started it is deemed to have withdrawn the start at the time it escaped from the field and returned to the paddock. All competition cars must return to the stand-by area after they finish the competition. Any competition car which did not return to the stand-by area despite it was able to do so by its own power it may incur the penalties defined under Art.37 of the D1 regulations.
- (4) If any trouble occurs on a car after it takes start, the participant must immediately report the situation to the starter and the scrutineer. The starter and the scrutineer will check the car and if they consider that the relevant car is no longer able to run, the starter may notify the participating driver of cancellation of the start. The starter must then report it to the Clerk of the Course immediately.
- (5) Only one pit crew is allowed to enter in the course in order to assist the engine to be started.
- (6) Tyre change and refuelling operation in the stand-by/start area are not allowed. However maintenance work which does not hinder the procedure of the competition by the driver is permissible. The official may perform a task only for security and smooth operation of the competition. They also will be able to perform emergency measure such as dismantling of exterior parts which are likely to drop out, repair of bumper by packing tape or moving cars to safe place.

⑩ 参加車両は、単走予選および単走決勝時に待機エリアで当該グループが整列され、先頭がスタートエリアに誘導される以前に、待機エリアに整列待機して居なければならない。この時点で整列待機していない車両は、当該競技の単走採点数を1点減点とする。また、グループでコースインする競技進行方法の場合、グループとしてコースインできなかった車両は当該競技の単走採点を1点減点とする。なお、単走予選（2本）の場合、1本目または2本目の走行順に間に合わなければ、該当する走行権利が失われる。

3) 追走競技規定

① 単走決勝順位に応じた下図1のトーナメント枠に指定して追走競技をおこなう。

単走決勝1位～8位は追走予選が免除される。単走決勝9位から24位までの16名は、追走トーナメント決勝進出者を決めるための追走予選をおこなう。

(7) When a competition car stays in the stand-by/start area, no tools etc. may be handed to any person in relation to the car from outside of the course.

(8) If any car does not start immediately after the starter's instruction, it is deemed to have abandoned the start.

(9) Push-start by official is prohibited.

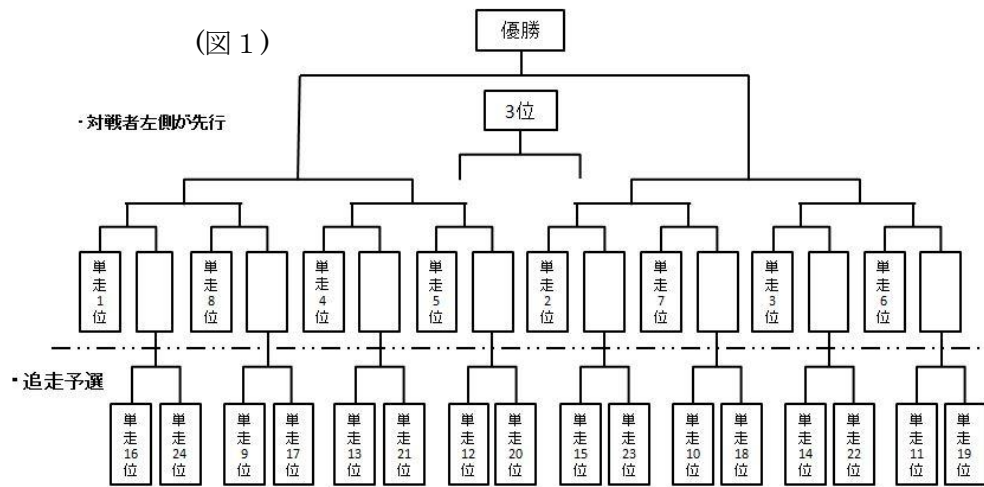
(10) The participating cars must be lined up in the stand-by area before the cars of the relevant groups get in a line for the Qualifying session of the Tanso(single run) and the Final of the Tanso(single run) in the stand-by area and the leading car is led to the start area. For any car which is not stand-by in a line by this time, one point will be deducted from the result of the Tanso(single run) of the relevant competition. When the procedure of the competition includes course-in in a group setting, one point will be deducted from the result of the Tanso(single run) of the relevant competition for any car which failed to make its course-in in a group. For the Qualifying session of the Tanso(single run) (two runs), any car which could not respect its order for the start of the 1st run or the 2nd run, it loses its right to perform the relevant run.

3) Regulations for the "Tsuiso"(chasing) competition

(1) According to the result of the finals of the Tanso(single run), the Tsuiso(chasing run) competition will be organized as a tournament system shown below Drawing 1.

Drivers from the 1st place to the 8th in the classification of finals of the Tanso(single run) will be exempted from the qualifying session for the Tsuiso(chasing run) competition. The 16 drivers from the 9th place to the 24th in

(図 1)



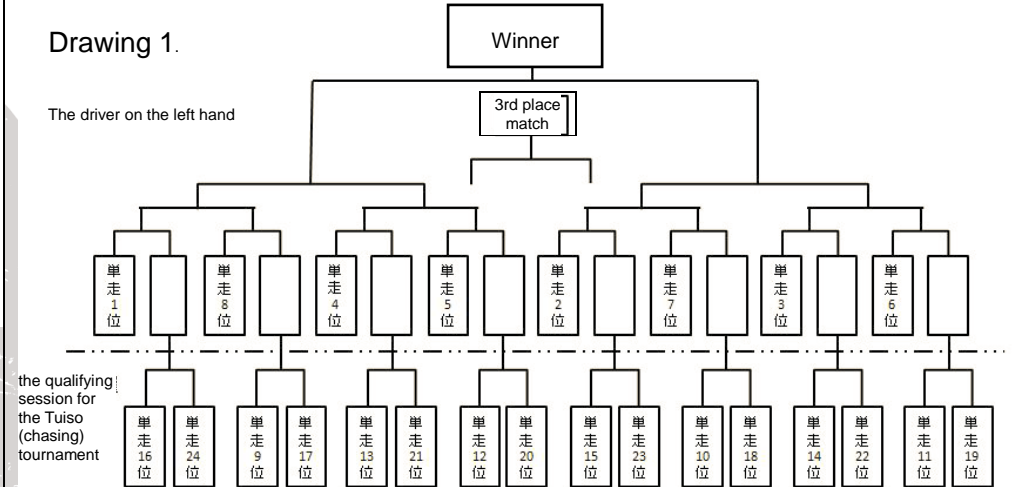
② 追走予選 8 対戦と追走決勝のベスト 16 各 8 対戦はウォームアップ走行をおこない、ベスト 8 以降ではウォームアップ走行をおこなわない。追走の進行を妨げない待機エリアでの新品タイヤの皮むき走行が可能な場合には、ドライバーズブリーフィングでこの場所の使用方法について指定される。

③ 参加車両あたり許可されたメカニック・クルー 4 名のみ待機エリアに設けられるホットピットへの入場が可能となる。この場合原則として指定時間以外での入場は一切禁止される。ただし、マシントラブル等でスペアパーツ、工具等の搬入が必要な場合は、待機エリアのオフィシャルスタッフに許可を取った者に限り、入退

the classification of finals of the Tanso(single run) will participate in the qualifying session in order to advance to the finals of the chasing tournament.



Drawing 1.



1st-----| 8th----| 4th----| 5th-----| 2nd-----| 7th-----| 3rd-----| 6th-----|
16th-24th 9th-17th 13th-21st 12th-20th 15th-23rd 10th-18th 14th-22nd 11th-19th

(2) Warm-up is organized for the 8 matches of the qualifying session of the Tuiso(chasing run) tournament and for the 8 matches of the finals of the Tuiso(chasing run) tournament by the top 16 competitor and no warm-up is organized for the matches by the top 8 and onwards. If any tyre-peeling run may be carried out in the stand-by area where it can be organized without hinder any procedure of the Tuiso(chasing run), the way of use of this site will be designated in a driver's briefing.

(3) Only 4 admitted mechanic crew per participating car may be present at the hot

場が認められる。指定時間とは、大会公式通知に定められた追走コースインまでの間とする。

- ④ 作業に従事できる1台あたりのピットクルー数は4名までとする。ただし追走予選では1名のみで、作業内容も軽微な修理のみに制限され、給油とタイヤ交換は認められない。
- ⑤ 待機エリアに入場するピットクルーは肌の露出の少ない作業着などを着用し、不測のけが・やけど等から身を守る対策に努めなければならない。なお、シューズに関しても動きやすい物(サンダル・ハイヒール等は厳禁)を着用しなければならない。
- ⑥ 追走決勝の待機エリアでは、タイヤ交換およびガソリン給油が許可される。ただし、ガソリン専用の携行容器(最大容量60リットル以下)のみが許可される。また、待機エリアでの装備品の保管状況が不適切とみなされた場合、オフィシャルスタッフによる勧告指示がなされる。従わない場合は該当する参加チームを失格とする。
- ⑦ 1対戦中の先行・後追いの間ではタイヤ交換および給油行為は禁止とする。車両の修復または調整、パーツ交換の時間を、追走対戦時の累積で5分間(延長戦も含む)とることができる。計測開始は、両車両がホットピットに戻った時点から自らがスタートラインに着くまでとし、その猶予時間は、追走トーナメントベスト8対戦までの累積で5分、ベスト4対戦以降で5分とし、ベスト8対戦終了時にそれまでの累積がリセットされる。タイムは競技車

pit established in the stand-by area. In this case their entrance outside the time specified are strictly prohibited in principle. However if the car has any damage or trouble which necessitate any spare parts or tools etc. to be brought in, only personnel who is authorized by the official staff at the stand-by area may have access to the cars. The specified time mentioned above is the period by the time of starting of Tuiso(chasing run) competition which is defined in the official bulletin of the event.

(4) The maximum number of pit crew who may work on the car is 4 per car. However only one mechanic is allowed in the qualifying session of Tuiso(chasing run) competition and the work can be done will be limited to minimal repair, and refuelling and tyre change are not authorized.

(5) The pit crew who may be present at the stand-by area must wear work clothes etc. with less exposure of the skin and try to protect him/herself from unforeseeable injury or burn etc.. They must put on their shoes comfortable to move (sandal and high heels are strictly prohibited) for the related work.

(6) At the stand-by area for the Tuiso(chasing run) finals tyre change and refuelling are permitted. However only a portable container made exclusively for petrol (max capacity no greater than 60 liters) is authorized. If the storage condition of equipments at the stand-by area is deemed to be inappropriate, the official staff will make admonishment to the team concerned. Teams do not obey the admonishment will be excluded from the event.

(7) During a match of Senko(foregoing) and Atooi(chasing), any tyre change and refuelling operation are prohibited. 5 minutes accumulated from Tuiso(chasing run) competitions (including extended competition) may be used for repair or tuning of the car or change of parts. Timing will begin at the time when both cars

両個々に累積して計算され、持ち時間を超えた場合は、その時の対戦は負けとされる。

- ⑧ 対戦する両者ともにスタートラインに着けなかった場合は、スターターがタイムアップを宣言して1本目走行での結果で勝敗を決する。
- ⑨ 対戦相手が5分以内にスタートできなかった場合、自分の持ち時間(5分)以内に単独でスタートしてコースを一巡することで次の対戦への進出権を得ることができる。
- ⑩ 追走競技後の競技車両は、待機エリアに戻らなければならない。表彰式では指定された地点に競技車両を移動停車させなければならない。自走できるにも関わらずこれをおこなわなかった場合には、D1規則37項ペナルティの対象とされる。
- ⑪ 追走競技の採点はDOSSと審判採点によりおこなわれる。「先行」「後追い」走行後の合計ランク値により高ランク者を勝者とす。また、再対戦(サドンデス)となった場合、再対戦はランク差無しの一歩状態から開始する。
- ⑫ 対戦(先行・後追いのセット)の回数上限は、追走予選およびベスト16までの対戦では再対戦(サドンデス)を0回とする。以降ベスト8から3位決定戦までは再対戦(サドンデス)を1回、決勝戦は無制限とする。規定の再対戦回数を終了した時点でも決着が付かない場合には、最終対戦時のそれぞれの先行走行DOSS点数により勝敗を決定する。ただし、両者の合計ランクがおなじで、合計34以上の場合は再対戦(サドンデス)を1回だけ追加しておこ

return to the hot pit and until they reach at the starting line. The window time will be accumulated 5 minutes up as far as the matches by the top 8 of the Tuiso(chasing run) tournament, and 5 minutes after the matches by the top 4 and at the end of the matches by the top 8 the accumulated minutes will be reset. The time will be accumulated for each car and if a car overrun the allotted time the team concerned lose the match.

(8) If both cars cannot reach the starting line, the starter declares a time-up and the result for the 1st match will be decisive.

(9) If the opponent is not able to start within 5 minutes, the car may hold the right to gain ground to the next match after it takes a round the course by itself within the allotted time of 5 minutes.

(10) The competition cars must return to the stand-by area for a Tuiso(chasing run) run after a Tuiso(chasing run) competition and the drivers must move their cars to the designated place and park them for a prize giving ceremony If any driver did not do this despite the car could move by its own power, he/she will be subjected to the a penalty defined under Art. 37 of D1 Regulations.

(11) The scoring of the Tuiso(chasing run) competition will be made by DOSS and the judges. The driver who won the highest total rating of "Senko(foregoing)" and "Atooi(chasing)" runs will be a winner. When an extended match (sudden death) is took place, they start at an even state without any difference of rank.

(12) The maximum number of the match (a set of Senko(foregoing) and Atooi(chasing)) will be 0 extended match (sudden death) for the qualifying sessions for Tuiso(chasing run) competition and until the matches by the top 16. After that, it will be one extended match (sudden death) from the match by the top

なう。

- ⑬ 追走のスタート位置は、公式練習前に審判員により決定され、参加者に告知されなければならない。また、並走義務区間を設定し、コース上にパイロンが設置され、この位置よりも手前では両者に車間が生じないように走行する義務が両者にある。差が生じた場合には、後追い車は減速してスターターに申告して再スタート権利を求めることができる。
- ⑭ 参加車両は、追走予選および追走決勝トーナメント時に走行する車両は定められた時刻までに整列しコースインすること。定められた時刻にコースイン出来ない場合は、当該競技の追走ランクを1ランクダウンとする。ただし、自分の対戦順に間に合わない場合は対戦権利が失われる。

4) ウォームアップ走行時の罰則

罰則は、ウォーミングアップ走行中にコースオフィシャルの介入(車両スタックやコース補修等)が必要となり、競技進行が一時中断した場合に、競技長がその原因と判断した参加チーム(参加ドライバー)に適用される。ただし路面状況変化により追加されたウォームアップ走行時には、本罰則は適用されない。

- ① 選考会および予選時の罰則は、-1点の減点または単走採点走行の1回目の走行権利が失われる。
- 例) パーツや砂利の除去および清掃は減点対象とし、それ以上の中断原因

8 to the third-place match, and no limitation for the deciding match. If the result could still not be emerged at the end of all prescribed extended matches, the scoring of DOSS during respective Senko(foregoing) run at the final match will be decisive. However if the total rank of both drivers is the same and exceeds 34, only on extended match (sudden death) will be added.

(13) The starting position for the Tuiso(chasing run) will be decided by the judges before official practice session and must be notified to the competitor. Both drivers have a duty to drive their cars without a distance between them up to the positions of the pylons on the course put for establishing the sections where the two cars must run side-by-side. If they made a distance, the Atooi(chasing) car will reduce its speed and declare the starter to invoke his right to re-start.

(14) The participating cars must line up and make themselves start(course-in) by the designated time for starting the qualifying sessions for Tuiso(chasing run) competition and the finals of the Tuiso(chasing run) tournament. Any car fails to start (course-in) by the designated time will be lowered by one Tuiso(chasing) rank for the relevant competition. However if the car misses its starting order for a match it lose its right to perform the match.

4) Penalty during a warm-up run

When an intervention of the officials (for a car stuck or repair of the course) was needed during a warm-up session and it resulted in a suspension of the procedures of the competition, a penalty will be imposed for the team (participating driver) which was identified as the cause by the Clerk of the Course. However this penalty will not be applied if the session is an added warm-up owing to a change of surface condition.

となる場合は、1本減算となる。

② 単走決勝時では、以下の採点要素により減点とした罰則とする。

a. パーツ回収やコース清掃を必要とする中断の原因と判断した場合： -1点

b. 車両回収やコース施設改修等の大幅な中断の原因と判断した場合： -3点

③ 追走競技時に競技進行が一時中断した場合は、追走ランクを1ランクダウンの罰則とする。

5) 路面状況の変化による競技の中断

① 路面状況が著しく変化した場合、競技長の判断により、競技進行を一旦中断させることができる。

② 競技の中断は、原則として単走では各グループ終了時、もしくはグループ内の全車が採点走行を終えた段階(グループ内の車両すべてが、おなじ本数を走り終えた時点)とする。

③ 天候の急変により、現状の走行があまりにも危険な場合、全車が現状の走行回数を消化していなくとも、競技を中断する場合がある。

④ ウエット採点の決定判断は、競技長、審判員、スターターの各地点に配置されている三者の同意により決定を下すこととする。

6) 競技中断からの競技再開

① 同日の日没までを再開期限の目安とする。

② 競技再開時には、かならずスターターが競技参加者に再開後の

(1) Penalty applicable to a selection meeting and the qualifying session will be reduction of 1 point or losing of one running right in the 1st scoring session of Tanso(single run).

Example: Removal of parts or gravel and cleaning will be subject to deduction of points. Competitor who involved in what caused a suspension of run will be penalized by reduction of one run.

(2) During the final of Tanso(single run) competition the penalty will be decided by the following scoring factors for reduction of points:

a. What is deemed to be a cause of suspension that necessitates a collection of parts or cleaning of the course: -1 point

b. What is deemed to be a cause of long suspension that necessitates a collection of car or modification of the course: -3 points

(3) When it resulted in a suspension of the procedures of the Tuiso(chasing run) competition, the driver will be lowered by one chasing rank.

5) Suspension of the competition owing to a change of surface condition

(1) If the surface condition changed significantly, the procedures of the competition may be interrupted by the judgment of the Clerk of the Course.

(2) The interruption may be made in principle, at the end of the performance of each group for Tanso(single runs), or when all cars in a group finish the scoring runs (all cars in a group finish the same number of runs).

(3) Due to a sudden change of the weather where the drifting run is considered to be too dangerous, the competition may be suspended even if all cars did not finish the prescribed number of runs.

(4) The declaration of wet condition for scoring will be made by a mutual agreement of the Clerk of the Course, the judge and the starter.

進行を案内する。

③ 路面変化により競技が中断された場合は、競技再開前にチェック走行をおこなう場合がある。

④ 再開時の走行は、該当グループ内の先頭から中断時本数をカウントしない残数をおこなう。

例 Aグループの2本目の途中で路面状況が変わった場合、競技長が指定した走行本数のチェック走行後、もう一度Aグループの先頭の2本目から(グループ内の走行の平等化をはかるため)やりなおす。

⑤ 路面状況変化後の採点において、各走行後に点数と順位が表示されるが、これら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。

7) 競技中断中のピットインおよび作業

① 予選および単走決勝の競技中に、豪雨・強風等、天候の変化等で競技長が競技中断を宣言した場合は、車両のピットインが認められ、パドック内でのセッティング変更やタイヤ交換等の作業が認められる。

② 競技長の競技中断宣言以外の参加チームおよび個人の判断によるピットインは、いかなる場合も認められない。この場合は、以後の競技復帰は認められず、出走放棄とみなされる。

8) 競技不能事態への対応

6) From suspension to resuming the competition

(1) The sundown will be the indication of the limit of resuming.

(2) At the start of the resuming, the starter must notify the competitor of the procedure for the resuming.

(3) If the competition was suspended due to a change of the surface, it may be inspected before the competition is resumed.

(4) For resuming the competition, the cars will perform the remainder with the leader of the relevant group in the lead without counting the number of runs at the time of suspension.

Example: If the surface changed during the second run of the A group, the second one of the leader of the A group will be performed over again (in order to balance the number of runs in a group) after a checking run for confirming the number of runs specified by the Clerk of the Course.

(5) For the scoring after the surface change, the points and the ranking will be issued after each run although, these are treated as provisional points and ranking, and final points and ranking for Tanso(single runs) will be determined by the amended points of each group collectively at the end of all Tanso(single runs).

7) Pit-in and works during the suspension of the competition

(1) If the Clerk of the Course declares the suspension of the competition during a qualifying session of finals for Tanso(single runs) owing to a climatic change such as heavy rain or big wind, the cars may enter into their pit and the change of setting or tyre change are allowed in the paddock.

- ① 選考会がおこなえなかった場合には、予選の走行本数を1本に変更して選考会予定参加者を予選に包含して実施することができる。
- ② 天候等の事情により当該大会中の競技予定を変更する場合は、競技長の提案に基づき当該競技会の組織員会で決定し、これを運用する。予選中止の場合には、シリーズランキング順に単走決勝出場枠(24台)までを本戦進出とし、シリーズ初戦の場合は前年獲得ポイント順とする。
- ③ 単走決勝が中止の場合には、当該競技会不成立として順位認定は行わない。
- ④ 競技時間に限りがある場合は、追走予選を中止し、単走決勝16位以上で追走競技を開始することができる。
- ⑤ 追走競技が中止または途中中止となった場合は、競技会終了として単走決勝上位順と追走ラダ一段階終了に応じた競技会順位として発表する。この場合当該競技会は成立とされる。
- ⑥ 上記外の状況については、競技長の提案に基づき、当該競技会の組織委員会により対応を決定する。

11. 順位の決定

本シリーズでは、本規則10項の8)により競技不能となった場合を除き、追

(2) No pit-in up to team's or individual consideration other than by the declaration of suspension of competition by the Clerk of the Course is permitted under any circumstances. In such case the relevant team will not be allowed to join the competition from the time of the pit-in and is deemed to have abandoned the start.

8) In case of impossibility of competition

- (1) If a meeting of the selection committee could not be held, the number of the run of the qualifying session may be changed to one and the drivers who were supposed to be the participant of the selection may be included in the session.
- (2) When a change of the scheduled procedures of the competition of the event is intended due to climatic circumstances etc., the decision will be made by an organizing committee of the event upon the proposal of the Clerk of the Course and it will be implemented. If the qualifying session is cancelled, a slot for Tanso finals (top 24 cars) according to the series ranking will forge ahead to the championship, and the result of the point ranking of the previous year will be used to determine the slot for the first round of the series.
- (3) If the final match of the Tanso(single run) is cancelled, the relevant event ends up in failure and no classification will be made.
- (4) If the duration of the competition is limited, the qualifying session for the Tuiso(chasing run) may be cancelled and the Tuiso(chasing run) will be able to be organized with the drivers who are in top 16 in the finals of the Tanso(single runs).
- (5) If the Tuiso(chasing run) competition is cancelled or suspended, the competition is terminated and the classification of the event will be established by

走決勝の成績により大会順位を決定する。

1) 単走競技順位

- ① 単走決勝の順位は単走得点の多い順とし、同点の場合はシリーズポイントランキング上位者を上位とする。

2) 追走競技順位(大会順位)

- ① 追走決勝順位 5 位以下は段階的に、追走ベスト 8 敗者内では単走上位順、追走ベスト 16 敗者内では単走上位順、追走予選敗者内では単走上位順とする。

- ② 追走トーナメントにおける最終勝利者を 1 位優勝とし、その最後の対戦者を 2 位、準決勝敗者 2 名の追走対戦をおこない、勝者を 3 位、敗者を 4 位として認定する。

12. シリーズポイント

本シリーズでは、以下に定める成績の参加ドライバーおよび参加チームにそれぞれシリーズポイントを付与し、シリーズ全大会の各ポイントを加算して年間シリーズポイントとし、単走シリーズチャンピオン、総合シリーズチャンピオンを認定する。

the ranking of the finals of the Tanso(single runs) and the each order at the end of Tuiso(chasing run) ladder. In this case the relevant event comes into existence.

(6) For other than the situations mentioned above, the decision will be made by an organizing committee of the event upon the proposal of the Clerk of the Course.

11. Decision of the classification

The classification will be established by the results of the finals of the Tuiso(chasing runs) for The Series, except the case of impossibility of the competition defined under Art.10-8).

1) Classification of "Tanso"(single runs)

(1) The ranking order for the final matches of Tanso(single runs) will be made by the scored points during the Tanso(single runs) and the series point ranking will be taken into account in case of tie.

2) Classification of "Tuiso"(chasing runs) (Event Classification)

(1) For the positions of 5th and below in the finals of the Tuiso(chasing runs) ranking is decided in a stepwise manner, for the drivers out of the top 8 of the Tuiso(chasing runs) the result of their Tanso(single runs) is adopted, for the drivers out of the top 16 of the Tuiso(chasing runs) the result of their Tanso(single runs) is adopted, and for those who did not pass the qualifying session of the Tuiso(chasing runs) the result of their Tanso(single runs) is adopted.

(2) The 1st place will awarded to the final winner of the Tuiso(chasing run) tournament, the final opponent of the final winner will be the 2nd. The drivers

1) 単走ポイント

シリーズ各競技会において単走決勝の成績に応じて以下のポイントが付与される。単走シリーズポイントが同ポイントの場合は、前大会終了時の単走シリーズランキング上位順とし、単走シリーズ順位を決定する。

順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
p	35	30	27	25	22	21	20	19	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

2) ドライバーズポイント

追走トーナメントと単走決勝の順位から当該大会順位を決定し、当該大会順位に応じて下表のドライバーズポイントが付与される。同ポイントの場合は、前大会終了時のドライバーズランキング上位順とし、シリーズ順位を決定する。

順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
p	35	30	27	25	22	21	20	19	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

3) チームポイント

- ① 追走競技に進出したなかで、大会順位に基づき、下表のポイントが付与される。
- ② シリーズチームポイント合計が同点だった場合は、同順位とする。

beaten in the semifinals will contest in a Tuiso(chasing run) match to determine the 3rd and 4th places.

12. Series points

The series points will be awarded to the participating driver and teams respectively in the Series and the annual series point ranking will be made up of every points scored in all events of the Series, and the champion of the series for the Tanso(single run) and the champion of overall series will be declared.

1) Points for Tanso(single run) competition

The following points will be awarded at each event of the Series according to the result of the finals of the Tanso(single runs). In case of tie in the series point ranking for the Tanso(single runs), the overall series ranking at the end of previous event will be considered and the series ranking for the Tanso(single runs) will be established accordingly.

Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Point	35	30	27	25	22	21	20	19	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

2) Drivers' Points

The classification of the event will be established by the orders of Tuiso(chasing run) tournament and the finals of Tanso(single runs), the drivers' points defined in the following table will be awarded according to the results of the relevant event. In case of tie in the total point ranking, the overall drivers' ranking at the end of previous event will be considered and the overall series ranking will be established accordingly.

③ 複数台参加チームの場合にはその中の最高順位ドライバー順位で下表のポイントが付与される。

順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
					ベスト8 (4チーム)				追走決勝ベスト16 (8チーム)								追走予選敗退 (8チーム)							
p	26	20	15	10	6	6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1

4) 競技不能時のポイント

i. 追走決勝ベスト16(8対戦)が終了せずに中止となった場合

- ① 実質的なベスト16の対戦が終了していない状況では、追走競技における順位を定めることができないとして追走競技は不成立とする。
- ② 本規則9項の9)の⑤および⑥に従い、単走決勝結果のみに基づき、大会の順位を認定する。
- ③ ポイントは追走競技不成立により50%付与とし、小数点以下のポイントは切り上げとする。

ii. 追走予選が終了した時点で中止となった場合

- ① 本規則11項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。

iii. 追走決勝ベスト16(8対戦)が終了した時点で中止となった場合

- ① この時点で追走競技は成立とする。

Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Point	35	30	27	25	22	21	20	19	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

3) Points for the team

- (1) Teams which started the Tuiso(chasing run) competition will be awarded the points as shown in the table below according to the result of the event.
- (2) Those who have the same series team points, they are at the same rank.
- (3) Any team entered with several cars, points will be awarded according to the best of the team drivers' position as shown in the table below.

順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
					Top 8 (4 teams)				Tuiso Finals Top 16 (8 teams)								Tuiso finals abandons (8 teams)							
p	26	20	15	10	6	6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1

4) Points in case of impossibility of competition

i. When the competition was terminated before the matches for the top 16 (8 matches) of the finals of Tuiso(chasing runs) were not finished:

- (1) The Tuiso(chasing run) competition ends up in failure as the result of the Tuiso(chasing run) competition cannot be established because the practical matches of top 16 were not completely performed.
- (2) The classification of the event will be made based only on the results of the finals of Tanso(single runs) according to Art.9-e) and f) of these regulations.
- (3) The 50 % of the points will be allocated due to the failure of Tuiso(chasing run) competition. Points after the decimal point will be rounded up.

- ② 本規則 11 項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
- ③ ポイントは競技進行度を加味し、ベスト 8 進出者は全て 8 位のポイントを付与する。

iv. 追走決勝ベスト 8 (4 対戦) が終了した時点で中止となった場合

- ① 本規則 11 項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
- ② ポイントは競技進行度を加味し、ベスト 4 進出者は全て 4 位のポイントを付与する。
 - ※ ベスト 8 の途中で中止が決定した場合は、ベスト 8 すべての対戦を無効とする。

v. 追走決勝ベスト 4 (2 対戦) が終了した時点で中止となった場合

- ① 本規則 11 項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
- ② ポイントは競技進行度を加味し決勝進出者は両者共に 2 位のポイントを付与する。
- ③ 3 位決定戦進出者は、両者共に 4 位のポイントを付与する。

ii. When the competition was terminated after the end of the qualifying session of the Tuiso(chasing run):

(1) The classification will be established in keeping with the results of finals of the Tanso(single runs) according to the Art.11 of these regulations.

iii. When the competition was terminated once the matches for the top 16 (8 matches) of the finals of Tuiso(chasing runs) were finished:

- (1) At the time of the termination, the Tuiso(chasing run) competition comes into existence.
- (2) The classification will be established in keeping with the results of finals of the Tanso(single runs) according to the Art.11 of these regulations.
- (3) Points will be awarded depending on the order coupled with the degree of the procedure of the competition. The points of the 8th position will be awarded all drivers in top 8.

iv. When the competition was terminated once the matches for the top 8 (4 matches) of the finals of Tuiso(chasing runs) were finished:

- (1) The classification will be established in keeping with the results of finals of the single runs according to the Art.11 of these regulations.
- (2) Points will be awarded depending on the order coupled with the degree of the procedure of the competition. The points of the 4th position will be awarded to all drivers in top 4.

* If it was decided that the competition was terminated during the matches of the top 8, all matches of the top 8 will become void.

- 1) 各大会参加者には、各大会順位により定められた賞金が授与される。また、最終戦終了時のドライバーズポイントランキングによりシリーズ賞金が授与される。
- 2) 当該年の D1GP シリーズ賞金は、D1WORLD ASSOCIATION に関連した競技会のみに参加したと認められるチームまたはドライバーに授与対象とされる。

14. 反則行為とペナルティ

D1 規則 37 のペナルティ（罰則）に基づき、「2015 年 D1GP 競技会反則行為とペナルティ一覧」を本シリーズ規則付則-3 として運用する。この一覧の違反行為で、競技中に速やかに執行する必要があるペナルティについては、競技長が違反事実を確認した時点でペナルティを執行することができる。これらの場合でも正式結果に記載され、罰金が有る場合には審査委員会の裁定で罰金金額が決定され正式結果に記載され公示される。

15. 罰金または制裁金の納付義務

本シリーズでの競技会参加者は、反則行為の罰則として競技期間中に大会審査委員会が科した罰金は JAF（一般社団法人・日本自動車連盟）の指定銀行口座に支払い義務がある。または競技期間外で定める違反行為に関わるペナルティの一部として科せられる制裁金は D1J0 の指定銀行口座とする。主催者により徴収された制裁金は、違反事由の再発防止など D1 グランプリシリーズの発展に資する使途とされる。罰金または制裁金の支払いは、D1 規則の 37.7) に従うこと。

v. When the competition was terminated once the matches for the top 4 (2 matches) of the finals of Tuiso(chasing runs) were finished:

- (1) The classification will be established in keeping with the results of finals of the Tnaso(single runs) according to the Art.11 of these regulations.
- (2) Points will be awarded depending on the order coupled with the degree of the procedure of the competition. The points of the 2nd position will be awarded to both drivers who participate in the final match.
- (3) The points of the 4th position will be awarded to both drivers who participate in the third-place match.

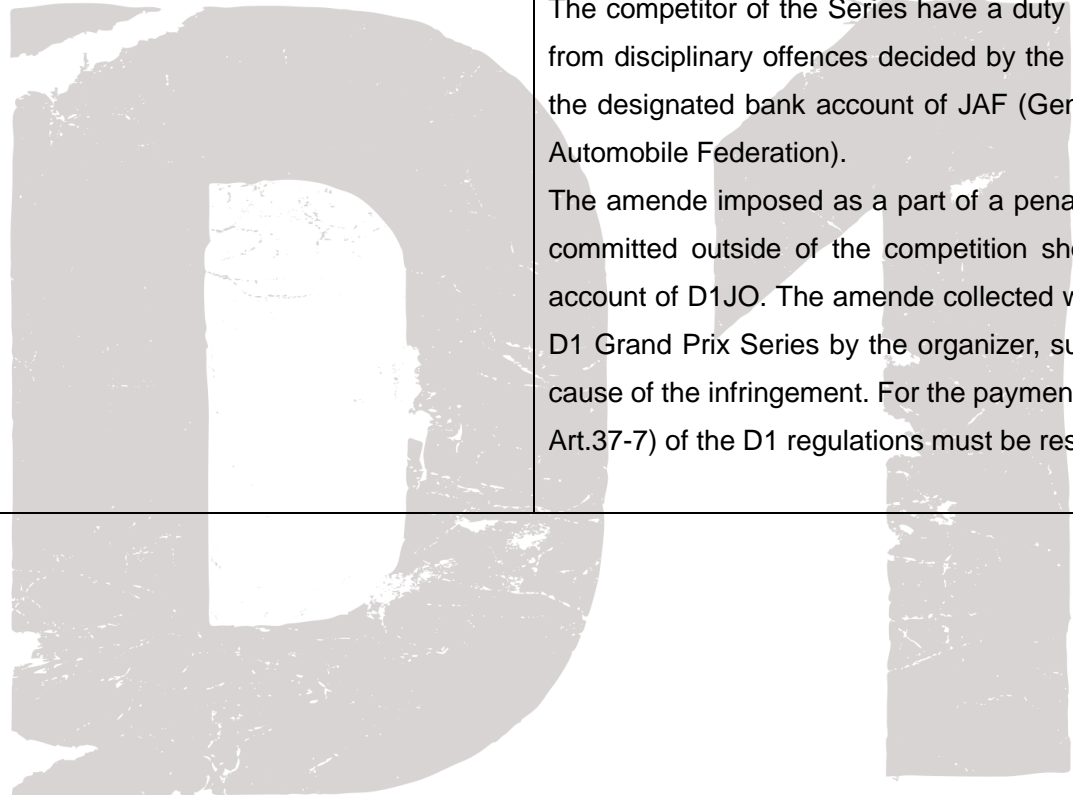
13. Prize

- (1) For the competitor of each event prize will be given according to their classification. Prize money for the Series will be awarded according to the drivers' point ranking at the end of the final match.
- (2) The Series prize money of D1 Grand Prix of the year will be awarded to the team or the driver who have participated only in the events concerning D1 World Association.

14. Disciplinary offences and penalty

In accordance with Art.37 "Penalty" of the D1 regulations, the Appendix-3 to these regulations "2015 D1 GP list of the disciplinary offences and the penalties" is put into effect. For any listed infringement which should be taken as a matter of urgency during the event, the Clerk of the Course may enforce relevant penalty as soon as he/she confirms the breach. In this case the fact of the breach will be

15th Anniversary



included in the official result and if there is any fine imposed the amount will be decided by the Stewards and also published in the official result.

15. Obligation of payment of "fine" or "amende"

The competitor of the Series have a duty to pay the fines as a penalty resulting from disciplinary offences decided by the Stewards during the relevant event to the designated bank account of JAF (General incorporated association - Japan Automobile Federation).

The amende imposed as a part of a penalty resulting from disciplinary offences committed outside of the competition should be paid to the designated bank account of D1JO. The amende collected will be used for the development of the D1 Grand Prix Series by the organizer, such as prevention of recurrence of the cause of the infringement. For the payment of fine or amende the prescriptions of Art.37-7) of the D1 regulations must be respected.

D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

2015年 D1 グランプリシリーズ採点方法

2015 Scoring for D1 Grand Prix Series

2015年1月1日改定

Revised on January 1st, 2015

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

1. The judges structure

- 1) **The Judges** (holders of the license of the grade of International Judge or more)
Score the Tanso (single run) based on each evaluation factor and make a relative assessment of the cars of Senko(foregoing) and Atooi(chasing) at the judges' seat in Tsuiso competition.
- 2) **The assistant judges** (holders of the license of the grade of National Judge or more)
Assist the final judgment of the Judge around important corners. Make judgment for any contact and infringement during Tsuiso.
- 3) **DOSS scoring** (used for evaluation for scoring of Tanso and Senko-foregoing car in Tsuiso)
Use digital data to monitor the cars moving around the course and make an overview evaluation for scoring of Tanso and Tsuiso.

2. DOSS operation

- 1) **Tanso scoring**
The course for drift competition will be divided into three, four or five scoring sector. Furidasi/Furikaesi sector and drifting sector are coexisting and the scoring for each sector will be added to make DOSS scoring.
(Furidasi: when a car begins drifting)
(Furikaesi: when a car changes the drifting angle from one side to the other)
- 2) **Procedures for change of condition during Tanso**
The scoring and the results made after change of the surface will be provisional. The decisive scoring and the results will be determined by the amended points of each group collectively at the end of all Tanso runs. The

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で、Drift Box 内にデータ記録がある場合は、そのデータを使用して採点する(この時は競技中断)。計測そのものに不具合がある場合には、そのグループの最後の走者として再走行を1回のみおこなわせ、これを採点する。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。

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、)

decision of the level of point difference of each group will be made by correction of the records by the point difference decided by the Judge, which will be the final result.

3) Tsuiso ranking

The ranking of Senko-foregoing car in Tsuiso will be built up by the points with reference to the evaluations as single run of Senko-foregoing car in Tsuiso.

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

If any infringement of Senko-foregoing car occurred, the ranking of the car is lowered as per Art.3-1)-(3), which will be the final ranking.

4) When any trouble happened for measuring device

If the data can not be collected owing to any trouble happened for the measuring device but the data in the Drift Box is remained, the data in the Box will be used for scoring(the competition is suspended for this). If the measurement itself is not correct, the participant concerned will be able to run again once only as the last one of the group and scored. However even if there was measurement trouble but any apparent irregular run of the car such as spinning out happened, the missed sector will be made up and scored by the Judges' judgment.

3. Assessment factors for scoring of the judges

Rating of the scale from 5 to 6 will be decided for each assessment factor considering the degree and the site of occurrence in all scoring sectors. The scoring for the blind sector the opinion of the judges for the curve will be used as reference.

1) Tanso

(1) Accuracy of operation

Acceleration work, steering and brake operation and the degree and frequencies of understeer and 2 times Furidashi will be counted for the evaluation with the following 5 scale for the scoring of the judges.

5 scale (-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「2015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あった場合には、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、ランク合計される。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。

(2) Surprise/creativity

Surprising and challenging outlook can be found in the high-level driving and also originality and creativity will be counted for the evaluation with the following 6 scale for the scoring of the judges.

6 scale (0,+0.5,+1.0,+1.5,+2.0, +3)

(3) Disciplinary offences etc.

Any point deducting factor resulting from the infringements included in Appendix 3" 2015 D1 GP list of the disciplinary offences and the penalties" to the Series regulations will be calculated for the scoring of the judges.

Infringement for driving out of the course* (see Note 1) will incur deduction of point as follows:

Driving out of the course :-3
Driving out of the course with 4-wheel :-10

Note 1:*Definition of driving out of the course

It is deemed to be "driving out of the course" when any tread part of the wheel passed outside of the designated track even by just one wheel. The outside edge of the track will be designated for each event. If the Atooi car was forced to drive out of the course in order to avoid any contact during Tsusio run, the judgment of driving out of the course will be tempered.

2) Tsuiso

(1) For the Senko (foregoing car) is demanded that it runs like Tanso (single run). The Atooi (chasing car) will be evaluated with reference to the Senko-foregoing car as per Art.5-1) in the Appendix B" Scoring criteria" to the D1 Regulations and the relative ranking is made.

Scale of the relative ranking :5,4,3,2,1,0,-1,-2,-3,-4,-5

(2) The relative ranking of Atooi (chasing car) will be added to the ranking of Senko (foregoing car), which will be the ranking of Atooi (chasing car).

(3) If an infringement defined under Art.5-3) in the Appendix B" Scoring criteria" to the D1 Regulations was committed, the ranking of the relevant car will be lowered. The deduction of points for such infringement is between -3 and -6 and will be recorded separately as disciplinary offences from the ranking of the running condition and counted up. This may result in a minus ranking.

④ コース外走行については-1ランク、4輪共コースアウトした場合は-3ランクとし、前項③同様のペナルティ扱いでランクダウンする。但し、後追い車に関するコース外走行の判断は、先行車に追従して走行中にコース外に車輪を落とした場合は3.1)項の注1のコース外走行同様判断が緩和される。追走において、トラック内で競技するようガイドするのは先行車の責任である。

⑤ 先行車が反則で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=5、→ インバタ走行行為によるブロック反則=-6、→ 合計先行車ランク=-1

・後追い車相対ランク=+1、→ 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)③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を、1本目と2本目を合計し、反則行為減点を加えた合計走行ランクによって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

(4) Driving out of the course will be penalized by -1 rank and if a driver drives out of the course with all 4-wheel it will be penalized by -3 ranks, so the rank of the driver will be lowered as a penalty as per (3) above. However If the Atooi (chasing car) drives out of the course following the deviation performed by the Senko (foregoing car), the judgement of driving out of the course will be tempered as stated in the Note.1 of 3-1). It is the Senko car's responsibility to guide the following car to compete on the track in Tsuiso.

(5) If the ranking of Senko(foregoing car) is lowered by any infringement, the rank of Atooi (chasing car) will be decided by the original ranking of Senko(DOSS evaluation)+ relative ranking.

(6) If the foregoing car stops by spinning out, collision or hitting, the car will be able to be evaluated including the points scored in the continued driving after that.

ex) The ranking of Senko judged by the DOSS=5, →blocking infringement by driving on the innermost line of the course=-6, →ranking of the Senko =-1
The relative ranking of Atooi =+1, → the ranking of the Atooi=6

4. Scoring for Tanso and decision of winning or losing in Tsuiso

1) Scoring for Tanso and classification

The judges will score for the scoring factors mentioned in 3.1)-(1) and (2) and this will be added to the DOSS measurement scoring to finalize Tanso scoring including the reduction of points by driving out of the course mentioned in 3.1)-(3) judged by the assistant judges . The 100 points will be a canon of high points however, the points exceeding 100 may be marked.

2) Decision of winning or losing in Tsuiso

(1) Decision of winning or losing in Tsuiso will be made by the total ranking of the 1st run and the 2nd run, in which the ranking of Senko judged by DOSS and the relative ranking evaluated by the Judge will be added.

(2) The winner will be the higher one in the total ranking.

(3) If there is no difference in ranking, an extended match (sudden death) is took place.

(4) If it is obliged the make a result without any extended match even in the case of (3) above owing to the restriction for the sudden death, the one

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。

- ⑤ 2項の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。その結果で再対戦(サドンデス)条件ではあるが、D1グランプリシリーズ規則 10 項 3)の⑫で規定された回数制限で勝敗を決する場合で、かつランク差がない場合は、単走順位が上位の者を勝者とする。

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。

placed higher in the ranking during Senko run in the last match will be a winner. If this is the same, it is decided by the greater points of DOSS.

(5) In case of "4) when any trouble happened in measuring device" of Art.2 above, the judge will determine the ranking of Senko car. If it turned out to be in the condition for an extended match (sudden death) but the result would be made by the number restriction defined under Art.10-3)-(12) and also there is no difference in the ranking, the one placed higher in the order in the Tanso result will be a winner.

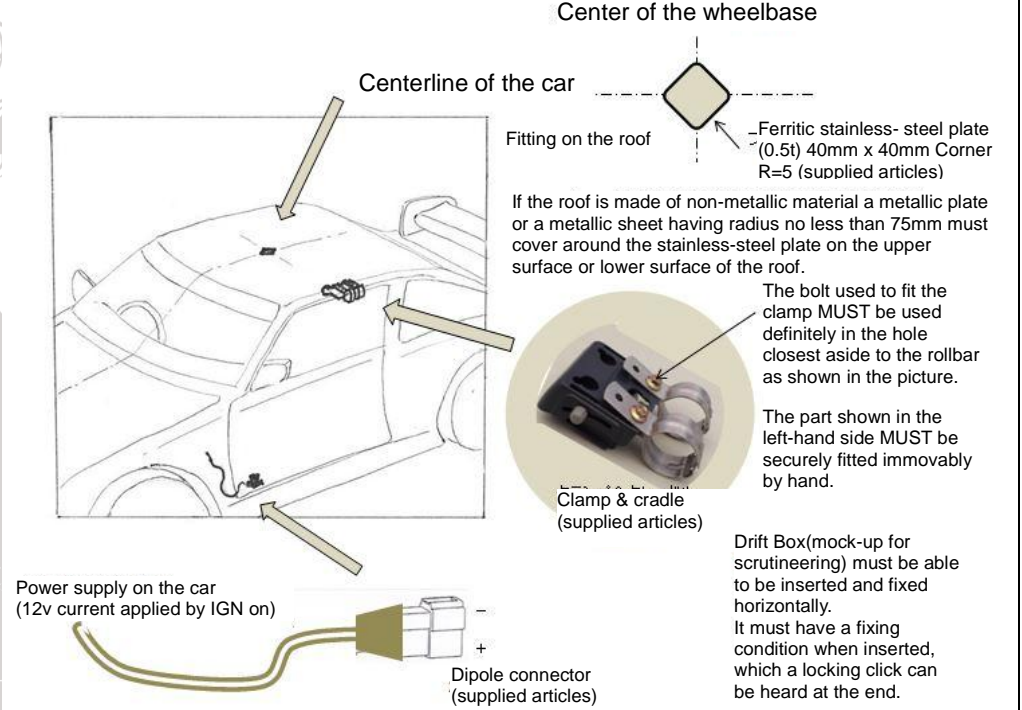
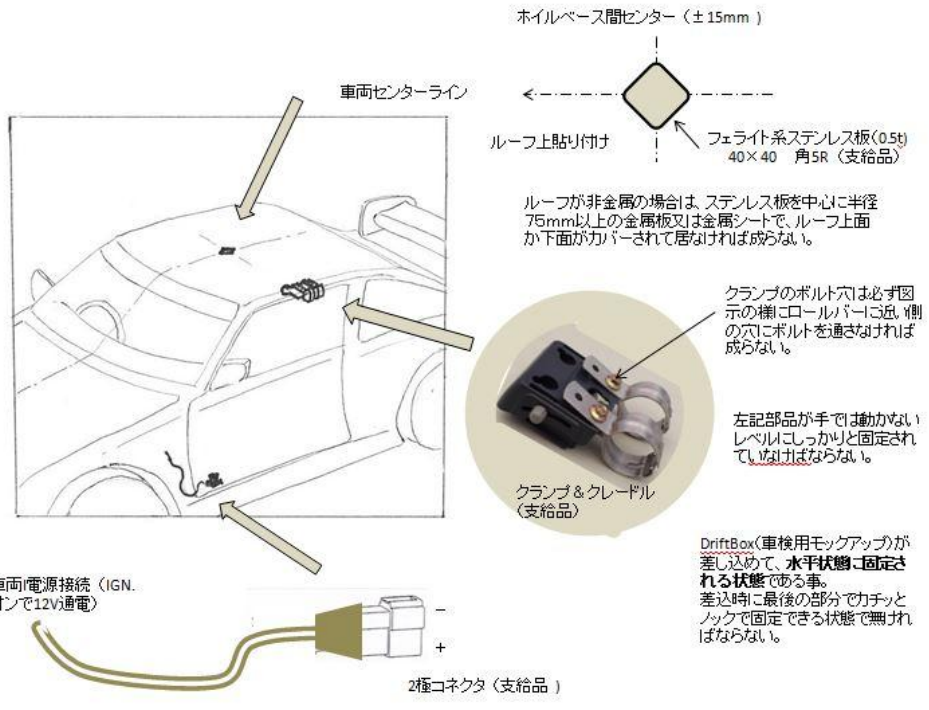
5. Installation rules for DOSS in D1 Grand Prix Series

All cars entered in D1 Grand Prix Series must have a car structure which enable the DOSS to be installed as follows. The status of the car structure described below will be subject to scrutineering as a part of the car's construction. Therefore the relevant part must be completed before the scrutineering for the check.

1) The common position of installation of GPS antenna

Installation base plate must be fitted to all cars on the roof at the point correspond to the halfway position of the wheelbase on the center line of the car (supplied articles: a ferritic stainless- steel plate 40mm x 40mm fitted with double-faced adhesive tape). If the front glass includes the point correspond to the halfway position of the wheelbase, the installation position shall be 60mm behind from the rear edge of the front glass. Installation of antenna will be given priority over exposure of the sponsor's logo etc. on the relevant part of the glass. For the roof made of radio wave transmission material, a blocking measure by a metallic sheet (aluminum foil sheet etc.) of a diameter no less than 150mm at that part (possibly inside the cockpit) must be used.

D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP



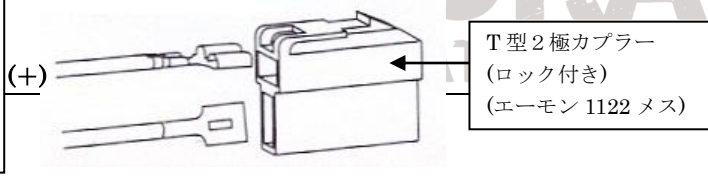
2) DOSS 電源の設置

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)。

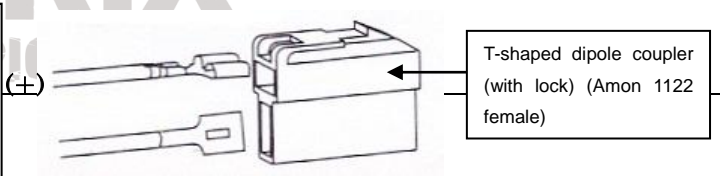
2) The installation of the power supply for DOSS

The end terminal of the line (+&-) to which the power applied by turning the ignition must be appeared in the vicinity of the passenger seat. Voltage source of the measuring device by a battery cell specifically provided for the device may be used in combination, however the 12v power definitely be applied by turning the ignition (not by a direct connection with battery) because the device is switched on by turning the ignition on and the dedicated battery cell shall provide further voltage for 100 seconds after the ignition turned off in order to avoid any trouble about the electrical power supply.

イグニッション ON で 12V 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。)



Line to which the 12v power applied by turning the ignition (Maximum current is 0.5A, but the power supply of 0.5sq ~1.5sq should be used.)



(-)

自動車用平型コンタクトメス

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。



クレードルのこの面が水平になるよう固定する。ブラケットを加工する場合は、この面がロールケージパイプ中心付近下側に成るよう注意する。

・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

(-)

Female flat contact for vehicle usage

3) The common position for installation of the body of Drift box unit

The body of the measuring device "Drift Box" will be allocated to each car at an event. The cradle (plastic part) as shown below must be fitted horizontally so that all cars can have the device at the same place (sideways at the passenger seat). When a conventional clamp may not be used, each team must provide an own method to install the cradle, such as a welded bracket. In this case attention must be paid because the body of the Drift Box may not be installed if the flat surface of the cradle is positioned above the centerline of the rollcage pipe.

・The cradle should be fitted such that the screen of the DOSS unit can be seen through the window at the passenger side.



This part of the cradle should be horizontal when it is fixed to the pipe. When the bracket is modified, attention should be paid to the position of this surface which is to be around the center of the rollcage pipe on the lower side.

・The cradle should be fitted horizontally to the bodywork.



4) Fitting place for telemetry radio (shark antenna)

For the cars which have a non-magnetic roof (aluminum or carbon etc.), two

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ければならない。該当部分を含むように金属箔性のカッティ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。

stainless plates same as the fitting base for GPS antenna as described in 1) above must be fitted when the shark antenna of the DOSS unit is fitted at the beginning. After that the condition must be retained through the competition.

5) Cars having roof panel different from the genuine part

For cars having roof panel different from the genuine part, its roof must be reinforced upwardly stretching out from the inside in order to avoid undulation owing to its low rigidity when the car is running. If a composite material is used, the part around the fitting point of GPS antenna on the roof for a diameter of 15cm or more must be protected as it is radio wave transmission material. Countermeasures must be taken, such as a cutting sheet of metallic foil is affixed to the relevant part inclusive, or metallic foil tape is put onto the relevant part on the inside surface the roof.

D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

D1 グランプリシリーズプロモーション規定

" D1 Grand Prix Promotion Regulations "

2015年1月1日改定

Revised on January 1st, 2015

D1 WORLD ASSOCIATION は、世界 40 数ヶ国で開催されているドリフト競技の創始者として、常に他（団体およびシリーズ）に先駆けた話題作りを心がけると同時にその情報を国内外に最大限に拡散することを第一のテーマとする。それにより、ファン、観客、テレビ視聴者、スポンサーの満足度向上を目指し、その結果として得られる D1 関係者の利益拡大のために、D1 グランプリシリーズプロモーション規定を設ける。エンタラントはこの規定を遵守するとともに、関係者への周知徹底を図らなければならない。なお本規定に定められぬ事項が起こった場合、そのすべての基準と判断は D1JO (D1 JAPAN ORGANIZATION)によって定められ発令される。エンタラントはその決定に従わなければならない。

D1 World Association, as a founder of the drift events organized in more than 40 countries around the world, always strive against topics ahead of the other (organization and series) while we spread those information as much as possible both at home and abroad as the first theme. This will help our aim to enhance the level of satisfaction of fans, spectators, TV-viewers and sponsors. To enlarge the interests of those involved in D1, which are gained as a result of the above, we establish D1 Grand Prix Promotion Regulations. The entrants must respect these regulations and also make the persons related their entry informed about and obey them. For the matters which falls outside these regulations, D1JO(D1 Japan Organization) will define and publish its criteria and decision and the entrants must follow them.

1. シリーズプロモーター

D1GP シリーズのシリーズプロモーターは株式会社サンプロスであり、D1 グランプリシリーズの商標権・商業権はシリーズプロモーターが保有管理する。D1GP シリーズ主催者および日本における D1 代表機関は D1JO であり、株式会社サンプロスの D1 事業部である。

1. Promoter of the Series

The promoter of the D1 GP Series is Sunpros Co, Ltd. The promoter has the trademark/trading right of the Series and controls them. The organizer of the D1 GP Series and also the representative of D1 in Japan is D1JO which is D1 business department of Sunpros Co, Ltd.

- 1) D1 グランプリシリーズのロゴマークは、シリーズプロモーターの登録商標である。シリーズプロモーターは当該商標を管理運用する知的財産権を保持するものとする。

- 1) The logotype of the D1 GP Series is the registered trade mark of the promoter of the Series who has the intellectual property right to control and operate that trade mark.

2) D1 グランプリシリーズならびにそれに付随するイベントの公式映像を制作撮影し、保有、管理、運用する映像権と、その映像をテレビ、WEB、DVD等のメディアを通じて放映する放映権を有する。

3) シリーズプロモーターが撮影する映像を公式映像とする。またシリーズプロモーターは参加全車両車載カメラを搭載する権利を有すると同時に車載カメラの搭載位置は他に優先される。参加者はそれを拒否することはできない。

4) シリーズプロモーターは、公式映像を最低1メディアで放映することをエンタラントへ保証する。

5) エンタラント、共同主催者より預託された肖像権を一括管理し、各当事者にとっての利益の最大化をはかる。

6) 肖像権の管理運用は以下の通り実施される。

① シリーズプロモーターが保持する肖像権(映像、静止画、動画、フィルム、音声、音響等を含むがそれらに限らない)を、各種メディアを通じて配信し、その最大限の露出を計る。

② D1 グランプリシリーズおよび個々のエンタラント、主催者にとって不利益となるような肖像権の乱用を防止する。

2. 肖像権

1) エンタラントに帰属するすべての者(エンタラント代表者、チーム監督、ドライバー、ピットクルー、マネージャー、ピットクルー以外のスタッフ、レースクイーン、他)は、エンタラントの管理下におかれ、D1 グランプリシリーズに参加することで発生するエンタラントの肖像権は、す

2) The promoter has an image right to produce and make a film of official footage of the D1 Grand Prix Series and its associated events and possess, control and operate it. The promoter also has a broadcasting right to run the said footage via media such as television, web site and DVD.

3) The footage taken by the promoter of the D1 GP Series is official. The promoter has the right to mount the on-board camera to all participating cars and the position for its installation is given priority over others. The entrant (competitor) may not refuse it.

4) The promoter of the Series undertakes for the entrant that the official footage is broadcasted via minimum one medium.

5) The promoter of the Series control and manage the image right that was entrusted by the entrant and co-organizers and maximize the benefit for each parties in interest.

6) The image right will be managed as follows:

(1) The promoter of the Series deliver the images covered by its right (including but not limited to footage, still image, moving image, film, sound, audio) via various media for the maximum exposure.

(2) The promoter of the Series protect the abuse of the image right which would be disadvantageous for each entrant and the organizer.

2. The image right

1) All parties and persons come under the jurisdiction of entrant (the representative of the entrant, team manager, drivers, pit crew, manager, staff other than the pit crew, Race Queen etc.) will be placed under the entrant's control. The image right of the entrant arises when they take part in the D1

べてエントラントに預託されていなければならない。

- 2) D1 グランプリシリーズにおいてエントラントが所有または管理する D1 車両のカラーリング(それに付随するエントラントのスポンサーのロゴマークを含む、バイザーステッカーおよびフェンダーステッカーは含まない)は、人とおなじに個々に独立した肖像を持ち、唯一無二のものであり、その肖像権はエントラントに帰属する。
- 3) サーキットの名称、設備、コースレイアウト等の肖像権はサーキットに帰属する。特設会場の名称、設備、コースレイアウト等の肖像権はシリーズプロモーターに帰属する。
- 4) エントラントは本項 1) および 2) の肖像権をシリーズプロモーターに預託しなければならない。
- 5) シリーズプロモーターは本項 1) から 3) の肖像権等を包括する D1 グランプリシリーズ全体の肖像権(映像、静止画、動画、フィルム、音声、音響を含むがそれらに限らない)を保持する。ただし、エントラントが撮影をおこなう場合、事前に D1JO を通じシリーズプロモーターに申請をおこないその主旨と内容が「D1GP シリーズの発展、ファン、シリーズ協賛社の便益にとって価値あるもの」と判断され、許諾された映像はその限りではない。それに準じて 2014 年に実施された車載カメラ搭載への制限は緩和するものとする。
- 6) シリーズ協賛社以外が D1 の肖像を無断使用してはならない。

3. D1JO (D1 JAPAN ORGANIZATION)

GP Series must be entrusted to the entrant.

- 2) The livery of the D1 competition car which is possessed and controlled by the entrant in the D1 GP Series (including the logotype of the entrant's sponsors associated to it, exclusive of stickers for the visors and fenders) has an independent image individually as a man, which is one and only, and the image right of the livery is entrusted to the entrant.
- 3) The image right which is attached to the name of the circuit, its facilities and course layout will be attributed to the circuit.
The image right which is attached to the name of the accommodation circuit, its facilities and course layout will be attributed to the promoter of the Series.
- 4) The entrant must entrust its image right mentioned in above 1) and 2) to the promoter of the Series.
- 5) The promoter of the Series possesses the image right (including but not limited to footage, still image, moving image, film, sound, audio) of the entire D1 GP Series inclusive of the rights mentioned in 1), 2) and 3) above. However if the entrant makes own film and it was submitted to the promoter of the Series via D1JO for its approval in advance, this is not applied provided the intent and the contents of the film is deemed to be "what is useful for the development of D1 GP Series and for the benefit of fans and co-sponsors". In accordance with this rule, the restrictions imposed about mounting of the on-board camera in 2014 will be mitigated.
- 6) The unauthorized use of the images is banned other than by the co-sponsors of the Series.

3. D1 Japan Organization (abbr.D1JO)

D1JOとは、日本国内におけるD1グランプリシリーズ、D1関連イベントを統括するD1代表機関であり、D1グランプリシリーズ大会を主催すると共に下記項目を実施する団体である。

- 1) D1グランプリシリーズ全体の振興を計るため、認知度向上、会場への来場促進、来場者および非来場者の満足度向上、D1グランプリシリーズのブランドイメージ向上のため興味ある企画の立案とその内容の情報発信を実施する。
- 2) 日本国内および海外において、D1グランプリシリーズの新たなイベントを開催するための興業権を保持する。しかし、その運用に当たってはエンタントおよびその他の関係者の利益を考慮しなければならない。
- 3) D1JOはシリーズ冠スポンサー、シリーズパートナーズスポンサー等を獲得する権利を独占的に有するとともに当該協賛社の管理および当該協賛社への便益の供与をおこなう。また個別大会における冠スポンサーを獲得する権利は共同主催者ともに共有する。
- 4) エンタントから申請されたエンタント、ドライバーおよび車両等の名称を不相当とした場合、当該名称の変更要請および参加登録(公式登録)を拒否することができる。
- 5) D1グランプリシリーズに参加するすべてのエンタントの車両のフロントガラス上部のバイザー、左右のフェンダースペース、車載カメラによる映像範囲スペースを有する。詳細はD1グランプリシリーズ表示・露出規定に記す。
- 6) シリーズ「オフィシャルタイヤスポンサー」以外のタイヤブランドに対

D1JO is the representative body of D1 in Japan which controls the D1 Grand Prix Series and the associated events organized in Japan and organizes the events of the D1 Grand Prix Series along with the followings:

- 1) For the promotion of the D1 Grand Prix Series as a whole D1JO sets up interesting projects in order to gain recognition, increase the number of visitors, enhance the level of satisfaction of the visitors and others and improve the brand image of the D1 Grand Prix Series, and distributes information about the projects.
- 2) D1JO has the performance rights for organizing new events of the D1 Grand Prix Series in Japan and abroad. However the benefit of the entrant and other related parties and persons must be considered for the exercise of such rights.
- 3) D1JO has an exclusive right to obtain the main sponsor and partner sponsors for the Series and control the relevant co-sponsors and give conveniences to them. D1JO has the right to obtain the main sponsor for each event along with the co-organizer.
- 4) If D1JO deems that the name of the entrant, of the driver and/or of the car applied by the entrant is inappropriate, it can request the change of the name in question and may refuse the registration for participation (official registration) of such entrant.
- 5) D1JO has the spaces on the visor upper side of the front glass, on the fenders of both sides and spaces covered by the shooting of the on-board camera of all entrants' cars take part in the D1 Grand Prix Series. Details are defined in the display and exposure rules of the D1 Grand Prix Series.

して、協賛社の露出効果の公平性を期すため、露出制限を設ける。詳細は本規定 5. 「表示・露出」に記す。

7) ドライバーおよびピットクルーに配布するパスとは別に、シリーズクレデンシャルパスをエンタラントに対して発行する。また、その規定は以下の通りとする。

① シリーズエントリーチーム(参戦車両 1 台につき)

⇒5 枚

② スポットエントリーチームは参戦時のみの発行

⇒3 枚

③ レースクイーン用のシリーズクレデンシャルパスは D1 グランプリシリーズレースクイーン運用規定に定める。

④ 規則を厳守しない、またはオフィシャルスタッフの指示に従わないことが認められたチームに対しては、次戦または翌年より①②

③の枚数が制限される。

8) スーパーライセンス保持者にはゲストパスを 2 枚配布する。

9) D1 グランプリシリーズにおける撮影、取材等の受付、管理を実施する。

4. エンタラント

1) エンタラントは、本規定を遵守することを条件に、D1 グランプリシリーズへの参加が認められる。

2) エンタラントは、ドライバー、スポンサー、レースクイーンとの間で肖像権に関する契約を締結した上で、公式登録をおこなわなければならない

6) The limitation of exposure will be made for the tyre brand other than "the series official tyre supplier" in order to ensure fairness of the exposure effect for the co-sponsors. Details are defined in Art.5 the display and exposure rules.

7) Separately from the passes issued for the drivers and the pit crew, series credential passes will be issued to the entrant as follows:

(1) Series entry team (per car): 5

(2) Several-event Participation: 3 issued only at its entry

(3) Concerning the series credential passes for the Race Queen, details are defined in the Race Queen regulations for the D1 Grand Prix Series.

(4) For the team that does not respect the regulations and rules or follow the instructions of the officials, the number of the credentials mentioned in (1), (2) and (3) above will be restricted for its participation in the next event or in the following year.

8) Two guest passes will be issued for the super license holder.

9) D1JO will handle the applications for the filming/photographing and interviews in the events of the D1 Grand Prix Series and control it.

4. Entrant

1) Entrant will be accepted in the D1 Grand Prix Series on condition that they obey these regulations.

2) The entrant may be officially registered only after they reach the contracts

い。契約不備のため生じた問題の解決は、すべてエントランツの責任でおこなわれなければならない。

- 3) エントランツおよびエントランツに帰属するすべての者は、本規定 1 項の 1) で定める D1 グランプリシリーズロゴマークを D1JO の許可なくして無断で使用することはできない。またエントランツは、D1JO の許可なく、エントランツのスポンサーに対して当該ロゴマークを無断で使用させてはならない。ただし、エントランツが作成する企画書はその限りではない。
- 4) エントランツは、D1 グランプリシリーズのファンサービスに努めなければならない。
- 5) エントランツに帰属するすべての者は以下の D1 グランプリシリーズ付帯イベントに協力し、スケジュール通り必ず参加しなければならない。
 - ① オープンピット(公開車検)
 - ② ピットウォーク(ドライバーは最低 20 分間ファンサービスに努めること)
 - ③ ドリフトクルーズ(競技外でのコース内走行による、D1 グランプリシリーズ車両ドリフト鑑賞)
 - ④ D1 JO より指定された車両による同乗走行
 - ⑤ 決勝前セレモニー
 - ⑥ その他 D1JO が D1 発展のために必要と指定されたイベント
- 6) エントランツおよびチームスポンサーがパドックでプロモーション、ファンサービス等をおこなう場合は通行の妨げにならないよう配慮しなければならない。
- 7) エントランツは D1JO が指示した場合を除き、公式スケジュール期間中

as regards the image right with the driver, sponsor(s) and the Race Queen. Should any trouble arises as a result of any deficiency of such contracts, the entrant must be responsible for all of them.

- 3) The entrant and any parties or persons belong to the entrant may not use the logotype of the D1 Grand Prix Series defined in the Art.1-1) of these regulations without authorization from the D1JO. In addition the entrant must not have the entrant's sponsor use the logotype of the D1 Grand Prix Series without authorization from the D1JO excluding use in the project proposal written by the entrant.
- 4) The entrant must show appreciation to fans of the D1 Grand Prix Series(perform fan service).
- 5) All parties or persons belong to the entrant must cooperate in ancillary events organized in association with the D1 Grand Prix Series and present themselves in the events as per schedule.
 - (1) Open pit (scrutineering open to the public)
 - (2) Pit walk (Drivers are required to be presented for at least 20 minutes to perform fan service).
 - (3) Drift cruise (Viewing of drifting run on the course by the D1 Grand Prix Series cars outside the competition).
 - (4) Drift performance with passenger by the car designated by D1JO.
 - (5) Ceremony before the final match
- (6) Any other event which is deemed necessary for D1 development by D1JO.
- 6) When the entrant or team sponsors conduct promotional activity or fans service in their paddock, they must make consideration so as not to interfere

はピットを閉鎖することを禁止する。

8) エントラントに帰属するすべての者は、D1JO の要請があった場合、以下のプロモーションに参加・協力しなければならない。ただしプロモーションへの参加・協力にあたり、必要となる経費、出演料についてはその都度、別途提示するものとする。

① テレビ、ラジオの出演、メディアおよび公式プログラムの取材、メディアキャラバンの協力

② D1GP シリーズスポンサーのプロモーションイベント

③ その他 D1JO が必要と認めたプロモーションイベント

9) エントラントに帰属するすべての者は、公式映像制作に積極的に協力しなければならない。

10) エントラントは D1JO がおこなうプロモーション活動を円滑に進行させることに協力しなければならない。

11) 本規定 3 項の 5) に基づき、エントラントは当該スペースを D1JO に供出する。またエントラントは、オフィシャルスポンサーと競合するスポンサーを保有する場合においても、それを拒否することはできない。

12) エントラントは車両のスペック、使用部品等についてすべてを公開することを原則とし、詳細な取材に応じなければならない。

13) エントラント代表は、エントラントに帰属するすべての者に、道路交通法の規定を遵守させる義務を負う。

14) チームクルーは統一されたデザインのチームユニフォームを着用すること。

15) エントラントおよびエントラントに帰属するすべての者のいずれかが本規定に違反した場合は、D1 規則および D1 グランプリシリーズ規則とは別に、D1JO により以下のいずれか、または組み合わせによる罰則が課

with traffic.

7) The entrant must not close its pit during the official procedure of the event except when D1JO so requests.

8) All parties or persons belong to the entrant must cooperate and take part in the following promotional activities on request of D1JO. For the necessary cost or performance fee incurred for their cooperation or participation in such activities, it will be proposed separately at each case.

(1) Appearance in TV or radio, interviews of media or for the official programme, cooperation in media caravan.

(2) Promotional activity of the D1GP Series sponsor

(3) Any other promotional activity which D1JO deems it necessary.

9) All parties or persons belong to the entrant must cooperate for the production of the official footage in a positive manner.

10) The entrant must cooperate for the smooth running of the promotional activity which is organized by D1JO.

11) The entrant will provide the relevant space for D1JO according to Art.3-5) of these regulations. Even if the entrant has any sponsor which is competing against the official sponsor, it can not be refused.

12) As a general rule, the entrant must disclose the information about their cars and the parts including their specifications and answer the interviews.

13) The representative of the entrant is obliged to have all parties or persons belong to the entrant observe the traffic laws.

14) The team crew should wear the team uniform designed in a unified way for the crew.

15) If the entrant and any parties or persons belong to the entrant violate

せられる。D1JOは当該罰則を適用するにあたっては、当該エントラント関係者から十分な事情聴取を行ってから判定を下すものとし、その決定に対してエントラントは抗議権を持たない。

- ① 勧告(口頭または文書による勧告)
- ② 注意喚起(公式ホームページまたは公式通知にて告知)
- ③ 制裁金(1万円以上)
- ④ 当該年度の参加登録抹消(該当大会以後の参加取り消し)

- ⑤ 当該年度または当該大会の獲得ポイント剥奪

- ⑥ 次年度のシード権剥奪
- ⑦ 次年度の参加登録拒否

5. 表示・露出

D1グランプリシリーズ(シリーズ戦とエキジビション、プロモーションイベント等を含む)において、D1グランプリシリーズ規則9項に対応する表示・ロゴ露出規定を定める。

1) オフィシャル管理以外の表示・露出

- ① D1グランプリシリーズに関連した競技会以外のロゴおよび主催団体等のロゴをD1JOの許可なく如何なる場所にも表示してはならない。
- ② シリーズ協賛社および大会協賛社以外の社名・ロゴ露出、PR活動はD1JOの許可なくメディア展開してはならない。

these regulations, the relevant party or person will be penalized by D1JO. The penalty applied will be one of the followings or a combination of them separately from those defined by the D1 Regulations and D1 Grand Prix Series Regulations. D1JO will duly verify the declaration of the entrant or persons concerned for the application of the penalty and the entrant has no right to protest against the decision of D1JO.

- (1) Reprimand (by verbal or in writing)
- (2) Notification (on the official web site or bulletin)
- (3) Fine (10,000 yen or more)
- (4) Cancellation of registration for participation of the year concerned (Withdrawal from the event concerned and onwards)
- (5) Cancellation of the points scored in the year concerned or the event concerned
- (6) Cancellation of the seeded status
- (7) Refusal of the registration for participation in the following year

5. Display and Exposure

Display and logo exposure rules in relation to Art.9 of the D1 Grand Prix Series Regulations are established for the Series (including the events of the Series, exhibition and promotional activities etc.).

1) Display and exposure other than those officially controlled

- (1) Logo of event and organizing group other than that is associated with the D1 Grand Prix Series must not be displayed anywhere without permission from D1JO.
- (2) Name of company, exposure of logo, PR activities other than those of the

2) オフィシャルコントロール表示

i. 車両表示義務

D1グランプリシリーズ(以下:本シリーズ)の参加車両は、以下に示すオフィシャルコントロールステッカー(バイザーステッカー、フェンダーステッカー、ドメインステッカー、指定配布ゼッケン、左右ゼッケン)の貼付義務を有する。

- ① フロントウィンドウ上部にバイザーステッカーおよび指定配布ゼッケンを貼付ねばならない(図1)。
- ② フロントウィンドウ下部に VIDEO-OPTION ドメインステッカーを貼付ねばならない(図1)。
- ③ 左右フェンダーまたは左右ドアにフェンダーステッカーを貼付ねばならない(図2)。
- ④ ゼッケンは以下の3ヶ所に表示しなければならない(図3)。
 1. フロントウィンドウ(指定配布ゼッケン:サイズは250mm×210mm)
※フロントゼッケンの透明部分(灰色の部分)は切り除くことが認められる。
 2. 左右ボディ側面
 3. リヤバンパー(任意表示とする)
- ⑤ ゼッケン数字は大会オフィシャルより認識が困難と指摘された場合、書体・色の修正を行わなければならない

Series co-sponsor and the event co-sponsor must not be spread in media coverage without permission from D1JO.

2) Display and exposure officially controlled

i. Obligatory livery of the car

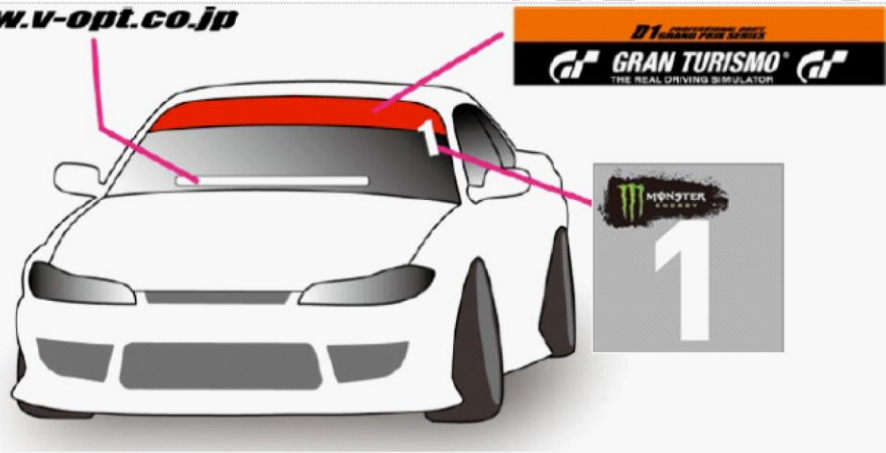
The competition cars of the D1 Grand Prix Series (the Series) are obliged to have the officially controlled sticker (visor sticker, fender sticker, domain sticker, allocated car number supplied, and car numbers for both sides) on the following positions as shown below.

- (1) The visor sticker and the allocated car number supplied must be attached to the upper part of the front window (Drawing 1).
- (2) Domain sticker of VIDEO-OPTION must be attached to the lower part of the front window (Drawing 1).
- (3) Fender stickers must be attached to the fenders or doors on both sides (Drawing 2).
- (4) The car number must be appeared on the following three parts (Drawing 3):
 1. Front window (allocated car number supplied: 250mm x 210mm)
* The transparent part (gray part) of the car number may be cut off.
 2. Right and left sides of the body
 3. Rear bumper (optional)
- (5) If the official of the event points out that the car number is not identifiable, the font type/color must be changed.

D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

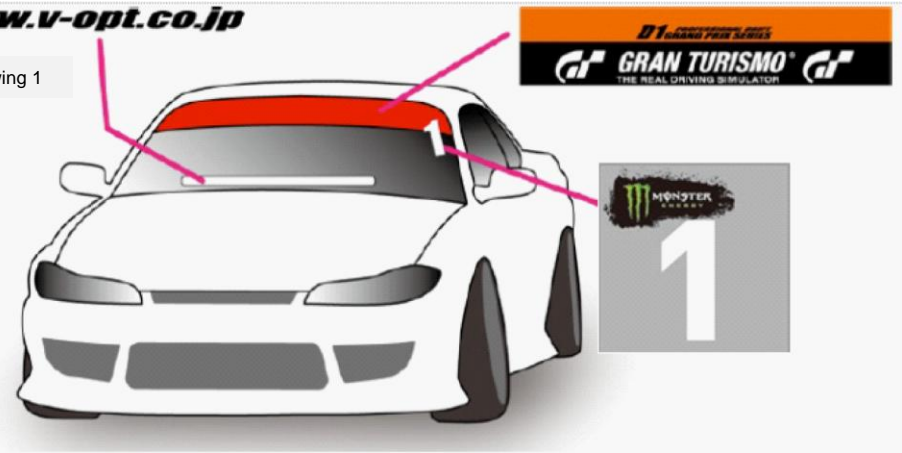
www.v-opt.co.jp

(図1)



www.v-opt.co.jp

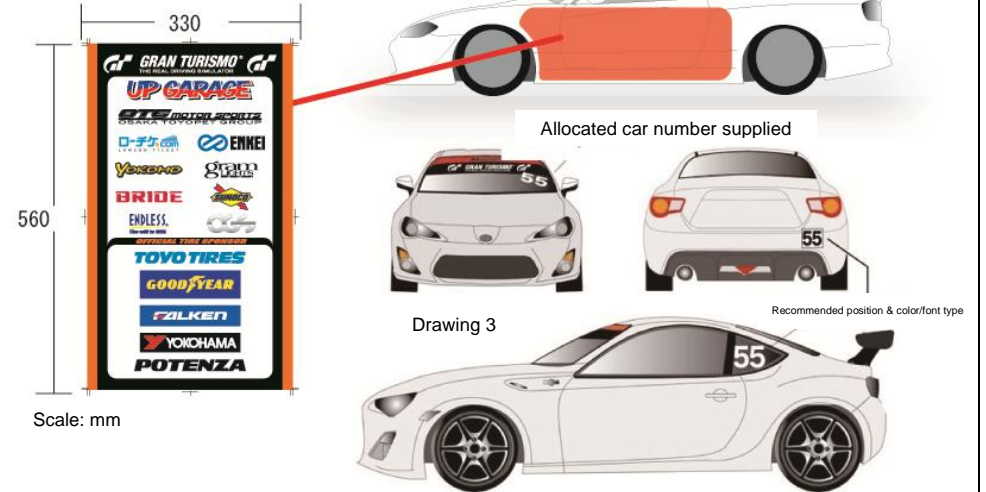
Drawing 1



(図2)



Drawing 2



INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

ii. ウエア表示義務

1) D1 オフィシャルロゴワッペン貼付

- ① 参戦時のレーシングスーツには以下サイズ（サイズは 70mm × 70mm）の D1 ワッペンを貼付しなければならない。
- ② D1 ワッペンはスーツ正面の左胸最上部分赤枠内に貼付されなければならない。



ii. Obligatory display on the racing overall

1) D1 official logo emblem

- (1) D1 official logo emblem (70mm x 70mm) must be attached to the racing overall during the event.
- (2) It must be attached within the red background on the left chest top portion of the front side of the overall as shown below.



3) 大会協賛タイヤメーカー以外のタイヤ銘柄に対するロゴ露出制限

i) 競技車両ならびに展示車両へのロゴ露出制限

- ① 下記（図 4）の赤枠内に限り天地 100mm × 左右 300mm 以内で最大 4 ケ所までロゴ表示が認められるが、当該枠以外へのタイヤ関係表示は認められない。
 - a. リヤフェンダー 2 枚（左右に分ける）
 - b. リヤバンパー 2 枚（左右に分ける）
- ② タイヤブランド訴求が認められるようなブランドイメージカ

3) The limitation of exposure of the tyre logotype of the tyre make other than the official supplier

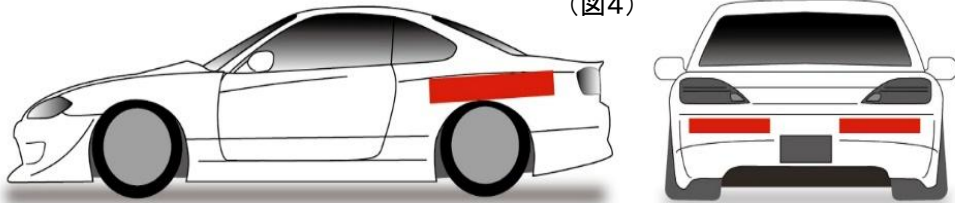
i) The limitation of exposure of the tyre logotype on the competition car and exhibition car

- (1) The logo, maximum 4, may be exposed on the red portion as shown (Drawing 4) within the dimension 100mm(height) x 300mm (width). The logo exposure concerning tyre other than the designated part is not allowed.
 - a. 2 for the rear fender (to the right and left)
 - b. 2 for the rear bumper (to the right and left)
- (2) Body coloring demonstrates the tyre's brand image, which has an appeal

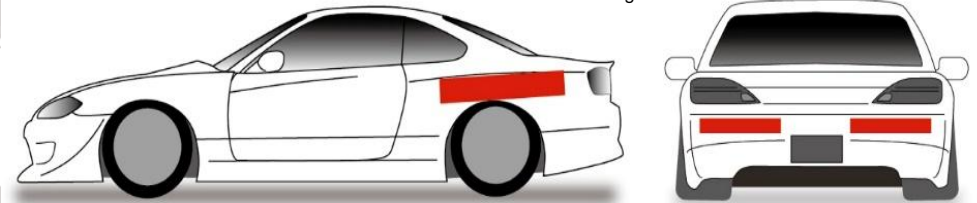
ラーによるボディカラーの使用はタイヤブランドプロモーション行為とみなし、禁止される。

for the tyre brand is deemed to be promotional for that tyre brand and will be banned.

(図4)



Drawing 4



ii) レーシングスーツ(メカニックスーツ含む)およびヘルメットへのロゴ貼付制限

ii) The limitation of exposure of the tyre logotype on the racing overall (including mechanic's overall) and helmet

① レーシングスーツは、下図 5 の赤枠内に限り天地 50mm×左右 150mm 以内のワッペン最大 3 ヲ所までタイヤ関係ロゴ添付が認められ、当該枠以外へのタイヤ関係表示は認められない。(図 5)

(1) The logo, maximum 3, may be exposed on the red portion as shown (Drawing 5) within the dimension 50mm(height) x 150mm (width). The logo exposure concerning tyre other than on the designated part is not allowed(Drawing 5).

- a. 左右の胸どちらか 1 枚
- b. 左右の腕それぞれ 1 枚ずつ

- a. Either right or left on the chest
- b. Either right or left on the upper arm

② ヘルメットは、バイザー(シールド)部分におけるタイヤ関係ロゴ露出を禁止する(図 6)。

(2) It is not permissible that any logotype of tyre is exposed on the visor (shield) part of the helmet (Drawing 6).

D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP

(図5)



(図6)



(図5)



(図6)



iii) その他の事項におけるロゴ露出制限

- ① チーム名および車名へのタイヤメーカー名、タイヤ名およびタイヤブランド名の記載は認められない。
- ② ドライバー、チームクルーならびにその関係者が着用するウェア・キャップ等へのタイヤメーカー名、タイヤ名およびタイヤブランド名の記載は認められない。
- ③ 車載カメラのカメラアングル内(ダッシュボード等)へのタイヤ

iii) Any other limitation of the tyre logotype

- (1) The name of the tyre make, tyre name and the tyre brand name must not be included in the name of the team and also in the name of the car.
- (2) The name of the tyre make, tyre name and the tyre brand name must not be appeared on the clothing/cap used by the driver, team crew and the persons related to them.
- (3) The name of the tyre make, tyre name and the tyre brand name must not

メーカー名、タイヤ名およびタイヤブランド名の記載は認められない。

- ④ ピットウォーク、開会式、表彰式等、会場内におけるタイヤメーカー、タイヤおよびタイヤブランドのプロモーション行ためは認められない。
- ⑤ D1 が管理するロゴを含めた、D1 の肖像を利用した広告および PR 活動は認められない。
- ⑥ 原則的にシリーズおよび広告協賛社を主体とした映像構成を主とする。
- ⑦ 大会関係車両は、シリーズ協賛社以外の社名・ロゴ露出は認められない。

5. レースクイーン

D1 グランプリシリーズ(シリーズ戦とエキジビション、プロモーションイベント等を含む)において登録されるレースクイーン(略称: RQ)を、D1 グランプリシリーズを盛り上げるエンターテインメントのひとつと考え、その地位向上をはかると共に付加価値を高め、同時に D1 グランプリシリーズの品格維持を目的として本規定を設ける。

エントラントは本規定を承諾するとともに、エントラントの管理下に置かれるレースクイーン、およびレースクイーンを実際に運用する直接の担当者(以下コントローラー)は、本規定の周知徹底を図らなければならない。

1) レースクイーンの定義

- ① チームスタッフとは明らかに違うスポンサー企業ロゴの入ったコスチュームまたはそれに類似した衣装を着用し、大会会場でプ

be appeared within spaces covered by the shooting of the on-board camera (such as on the dashboard).

- (4) Any promotional activities of the tyre make, tyre and tyre brand are not allowed at the site such as in the pit-walk, opening ceremony or prize-giving ceremony.
- (5) Any advertising or PR activities using D1 image including the logo controlled by D1 are not allowed.
- (6) Footage/image features mainly co-sponsors for the Series and advertising in principle.
- (7) Any company name or logo other than those of the Series co-sponsors must not be displayed on the cars related to the event.

5. Race queen

Base upon the idea that the Race Queen (abbr. RQ) registered with the D1 Grand Prix Series (including each event of the Series, exhibition and the promotional activities) is one of the entertaining elements which set the mood for the competition, these regulations are established to enhance RQ's status and its extra value and also to keep the dignity of the D1 Grand Prix Series. The entrant must accept these regulations and the person in charge for managing the RQ who is under control of the entrant (herein after "the controller") must make the persons related their entry informed about and obey them.

1) Definition of the RQ

- (1) Women who wear designated costume with logo of the sponsor company on it or similar clothing which is distinctly different from those of the team staff

ロモーション活動に従事する女性をレースクイーンと規定する。

- ② 着ぐるみなどの企業キャラクターはレースクイーンとは規定しない。

2) コスチューム・衣装における禁止事項

- ① 品格維持に努め、公序良俗に反する行為をしてはいけない。
- ② 過度な露出の過激なコスチューム、衣装、服装は禁止する。
- ③ 開催国の文化に配慮したコスチューム、衣装でなければならない。

3) 登録と変更

- ① D1 グランプリシリーズに参加するレースクイーンは、すべて管理責任者であるエントラントが期限までに D1J0 に氏名(芸名)をレースクイーン登録申請書にて登録しなければならない。
- ② 登録できる人数の上限は、レースクイーン4名とコントローラー1名までとする。D1 グランプリシリーズスポンサーに関しても登録できる人数の上限は1社につきレースクイーン4名とコントローラー1名までとする。
- ③ 登録の変更がある場合は、大会開催週の月曜日までに D1J0 に申請し、変更のあったレースクイーンパスを D1J0 に返納しなければならない。

4) レースクイーン用シリーズクレデンシャルパスの発行

- ① 登録人数に応じて D1J0 から、公式登録申請書1通に対して最大

and engage in the promotional activities at the site are defined as RQ.

- (2) A person wearing character suit of a company such as a company mascot is not considered to be RQ.

2) Prohibited matter concerning costume/clothing

- (1) Strain to keep dignity and refrain from any behaviour which is offensive to public order and morals.
- (2) Costume, dress and clothes with too much skin exposure are banned.
- (3) For the selection of the costume, dress and clothes, the culture of the hosting country must be considered.

3) Registration and change

- (1) For the RQ participate in the D1 Grand Prix Series must be registered with the office of D1J0 by the designated form with their names (stage names) by the deadline for the registration by the entrant that is the management representative for their RQ.
- (2) The maximum number for the registration is four RQ and one controller. The maximum number for the registration is also four RQ and one controller per company as regards the D1 Grand Prix Series sponsor.
- (3) If a change is made to the contents of the registration, it must be informed to the D1J0 by Monday of the event week and the pass issued for the relevant RQ must be returned to D1J0.

4) Issuing of the Series credential pass for RQ

- (1) Maximum four series credential passes per official registration form for RQ

4枚までレースクイーン用シリーズクレデンシャルパスを発行する。

- ② D1JO から、公式登録申請書 1 通に対して 1 枚のコントローラー用シリーズクレデンシャルパスを発行する。
- ③ レースクイーン用シリーズクレデンシャルパス、およびコントローラー用シリーズクレデンシャルパスの管理は、当該エントラントが責任をもっておこなうものとする。
- ④ エントラントに対して再発行するシリーズクレデンシャルパスは 1 につき 8 万円(税込)とする。

5) D1GP シリーズ付帯イベントへの参加

- ① D1 グランプリシリーズ付帯イベントとは、決勝前セレモニー、追走スタート地点プロモーション、表彰セレモニーと、それに準ずるものとする。
- ② D1 グランプリシリーズ付帯イベントに参加を希望する場合は、登録されているレースクイーンのなかで以下人数内で、毎戦必ずコース入場誓約書を D1JO に提出しなければならない。
 - ・シリーズスポンサーレースクイーン ⇒ 上限 4 名までとする
 - ・チームレースクイーン ⇒ 上限 2 名までとする
- ③ コース入場誓約書の提出期限は当該大会開催週の月曜日までとし、それ以降は原則受け付けない。

will be issued from D1JO in accordance with the number of RQ registered.

- (2) One series credential pass per official registration form for the controller will be issued from D1JO.
- (3) It is the responsibility of the entrant concerned to supervise the series credential passes issued for RQ and the controller.
- (4) When a series credential pass is reissued for an entrant, each pass costs 80,000 JPY(inclusive of tax).

5) Participation in the ancillary events organized in association with the D1 Grand Prix Series

- (1) The ancillary events organized in association with the D1 Grand Prix Series are the ceremony before the final match, promotional activity at the start point of Tsuiso(chasing run), prize giving ceremony and any other activity which is considered to be equivalent to them.
- (2) When RQ are intended to be used in the ancillary events organized in association with the D1 Grand Prix Series, a written pledge for the access to the course must be presented to D1JO for each round within the following limitation of the number of RQ.
 - ・ RQ of the Series sponsor: up to four
 - ・ RQ of the team : up to two
- (3) The deadline for the presentation of the written pledge for the access to the course is Monday of the event week and it is not be accepted after this date as a general rule.

- ④ D1 グランプリシリーズ付帯イベントには、たとえ登録があっても上記②で参加エントリーのあった者以外の入場は許されない。
- ⑤ D1 グランプリシリーズ付帯イベントへの参加は、追走進出チームおよび、D1 グランプリシリーズスポンサーのみとする。
- ⑥ パドックでプロモーション、ファンサービス等をおこなう場合は、通行・運営の妨げにならないように配慮しなければならない。

6) 規定違反による罰則

本規定に違反した場合、当該エントラントに対して以下の罰則を科すものとする。

- ① 最初に規定違反が発覚した場合は、当該レースクイーンを戒告処分とする。ただし公序良俗に反した者は、最初の違反でシリーズクレデンシャルパスを没収する。また減員による追加、変更申請は認めない。
- ② 戒告の後、規定違反行為を再度行なった場合は、本規定に則って発行しているシリーズクレデンシャルパスを没収し、D1 グランプリシリーズ付帯イベントへの参加を禁止する。また減員による追加、変更申請は認めない。

(4) Anyone other than those admitted by the (2) above, even if she is registered with D1JO, can not be present in the ancillary events organized in association with the D1 Grand Prix Series.

(5) Participation in the ancillary events organized in association with the D1 Grand Prix Series are allowed only for the teams that are eligible for Tsuiso(Chasing run) start and the D1 Grand Prix Series sponsor.

(6) When the promotional activity or fans service are conducted in the paddock, the person in charge must make consideration so as not to interfere with traffic and event procedures.

6) Penalty for the violation of the regulations and rules

On a charge of infringement of these regulations, penalty will be imposed to the entrant concerned as follows:

- (1) For the first infringement, the relevant RQ will receive a reprimand. However if there was any behaviour which is offensive to public order and morals, the series credential pass of the relevant RQ will be forfeited for the first infringement.
- (2) If a second offence is committed after the reprimand, the series credential passes issued in accordance with the regulations will be forfeited and their participation in the ancillary events organized in association with the D1 Grand Prix Series is prohibited. Any application for addition or change of the pass owing to the reduction of the number of RQ is not permitted.

D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP