

2021 D1 ルールブック修正案(抜粋)

2021.1.22

下記は 2021 年 1 月 22 時点での検討案です。

確定事項ではありませんのであらかじめご了承ください。

D1 規則

10. 競技参加者

2) 競技運転者（ドライバー）

競技運転者は D1 ドライバースライセンス保有者でなければならない。ドライバーは競技会時に有効な普通自動車運転免許を所有していなければならない。競技運転者は参加競技に対して的確な技量保有者であり、競技規則を理解して競技会に参加しなければならない。競技運転者はアルコールが体内に留意した状態または、重大な受傷ほか疾病をおい運転に支障を来す可能性がある状態で走行してはならない。

14. フラッグおよび信号灯

2) 黄旗（振動提示）

① 黄旗を提示された場合は、ただちにドリフト状態からグリップ走行に戻し安全な速度(30km/h程度)で走行しなければならない。

3) 緑旗（振動提示）

① 黄旗提示状態を解除する場合にフラッグポスト及びスタート地点にて提示される。

4) 信号装置

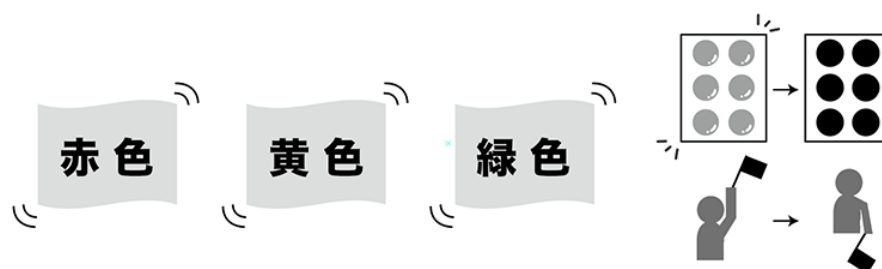
① 旗による信号に代わり、または併用して電気または機械的信号の表示による信号装置を使用することができる。この場合に使用される信号灯は競技コースの環境に適用した十分な視認性が確保されなければならない。

5) スタート合図

① 競技中のスタート合図は以下の方法で行われ、ドライバーは合図後速やかに車両をスタートさせなければならない。なお、スタート後 10m はタイヤのグリップを維持した状態で駆動輪が空転することなく直進走行しなければならない。

【追加】

④競技中にスターターが手信号にて合図する場合がある。合図の方法は事前に告知される。



15. 競技コース

2) D1 コースエリア名称と定義

【追加】

11 ホットピット

追走時にタイヤ交換および外装修理などの軽整備作業が許されたスタンバイエリアを特に『ホットピット』と呼称する。ホットピットには発電機の持ち込みを禁止とする。また、消火器を除く高圧ポンベを使用する場合は高圧ガス保安法を遵守しなければならない。

18. D1 競技会参加資格

【追加】

5) 競技参加者はアルコールが体内に留意した状態または、重大な受傷ほか疾病をおい業務に支障を来す可能性がある状態での参加は出来ない。

22. ドライバーおよびメカニックの装備

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
を使用しなければならない。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。

24. 使用燃料および使用タイヤ

【追加】

3) タイヤ人工加熱装置の使用はピット内でのみ可能とし、施設の電源を使用してはならない。また、火気を使用する装置の使用は禁止とする。

5) ピットに貯蔵できる燃料の総量は火災防止上の徹底管理のもと 40ℓ 未満とする。

37. 抗議、控訴

1) 競技参加責任者で JAF 公認競技(D1 グランプリなど)に関して有効な JAF エントラントライセンスを有した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、反則行為、競技運営上の誤り、順位の決定、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できない。~~

D1 車両規定

1. 定義

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、第 269 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。

1.5) 安全装置

競技車両は以下の FIA 付則 J 項第 253 条「安全規定」の以下のサーキット競技車両の必要条件、または J 項第 269 条「DC1 ドリフト車両に対する特別規定」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いる場合には、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
- 253.6) 安全ベルト
- 253.7) 消火器-消火システム
- ~~253.8)~~ 269.10) 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
- 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

3. 競技車両寸法と重量

3.3) 競技車両の外形寸法は最大で全長 5000 mm、全幅 2000 mm、全高 1500 mmまでとし、それを超える車両は D1JO に申請し、許可されなければならない。なお申請対象の車両の全幅についてはベース車の諸元に対して 110%までとする。~~なお申請対象の車両の全幅についてはベース車の諸元が 1800mm 以上の場合は 110%まで、1800mm 未満の場合は 115%までとする。~~

4. エンジン

4.3) エンジン付加装置

過給器の付加を含むエンジン付加装置は自由とするが、亜酸化窒素ガス噴射システム (NOS) 等の空気以外の酸化剤注入装置及び吸入空気外の注入を目的とした装置の装着は禁止される。

4.5) 燃料装置

【追加】

4.5.5) 燃料の給油口は最低 2 個以上の逆流防止弁を設置しなければならない。

4.5.6) 燃料の給油口は車体外部に設置することを推奨する。

5. パワートレイン

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 100 mm 以上のクリアランスが確保される構造でなければならない。~~有効なプロペラシャフト・ループの装着を義務付けとする。当該シャフトの両端のユニバーサルジョイントから 152mm 以内にシャフトを 360° 囲うループ構造で、ループは必要最小径でなければならない 6.35mm 厚 x 51mm 幅以上のスチール製フラットバンドまたは 1.6mm 厚 x 22mm 径以上のスチールパイプで、メインボディフロアに溶接または M8 以上のボルト&ナットで 4 か所以上により、確実に取り付けられていなければならない。また破断の可能性が高い部位へのプロペラシャフトループの移設および追加を行う事。

6. サスペンション

6.2) ホイールアップライト (ナックル)

6.2.1) ホイールアップライトは、量産車メーカー、他のマニファクチャーを含めた一般市販車両用のものも使うことができる。ただし、当該競技車両より重い重量の量産車量の部品でなければならない。また、改造はステアリングナックル部分に限られる。~~加工を要する場合は事~~

前に申請を行う事。

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販売できるレベルの強度保障と品質管理を必要とする。し公的な証明を得たものとする。

7. タイヤおよびホイール

7.1) タイヤ

7.1.1) 使用するタイヤはモールド成形品でなければならず、追加のグルーピングは許されない。トレッドパターンのシー・ランド比（溝部面積÷トレッド面積）は未使用状態で22%以上でなければならない。ただし、未使用状態で最深部の深さが1.6mm未満のネガティブパターンはランド部として扱われる。

参加者は、メーカーが主催者に資料提供していない場合には使用するタイヤのトレッドパターン図面または石刷り図面を提出しなければならない。

[<<検討中>>](#)

[また、2022年度シリーズよりE117-2規格 {S2WR2} の刻印がされているものか、同等の仕様であることを証明できる書類を提出し事前に登録したものに限られる](#)

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、最大40mmまでの厚みとする。また、複数部品を重ねて使用することは許されない。

10. ボディシェル・フレーム

10.1) ボディシェル（モノコック）

10.1.3) ボディシェル（モノコックボディ）はフロントアクスルから前に200mmより前部分とリアフェンダーインナーパネル後端より後ろ部分はパイプフレーム構造とすることができる。

（図10-2参照）

また、この範囲外のリアクォーターパネル（外板）のバックウインド下部構造と連結するラインから下の部分は同様にコンポジット材に置き換えて良い。バックウインド下部構造はリアクォーターピラーと共に維持されなければならない。

この部分をパイプフレーム構造に変更した場合は、12.1) 項のセーフティページ規定の「パイプフレーム化に対応するロールページ仕様」に従わなければならない。

10.4) フレーム等の加工

10.4.4) 車両前後をパイプフレーム構造化する目的で 10.1.3) 項規定の範囲でサイドメンバーを切除できるが、切り口は閉断面としなければならない。またこの部分とバンパーバーがパイプ構造で連結されなければならない。

10.4.5) バンパーバー又はそれに代わる構造は維持されなければならない。パイプフレーム構造化した場合には、直径又は 1 辺は 25~40 mm、厚さ 1.6~3.2 mm のスチールパイプで少なくともサイドフレーム幅を超えてバンパーカバー内側に近接する位置で保持しなければならない。

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なければならない。公認された構造と取付け方法が維持しなければならない。

~~2016 年に D1 にて個別認証したロールケージは 2019 年末以降から無効とする。~~2021 年に D1 にて個別認証したロールケージは 2022 年末以降から無効とする。

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)~~269-10) の規定が適用される。

~~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 (図 12-1 の A と B 補強は除く) はヨコ・ドライバー搭乗時の構成を条件とし、図 12-1 に示す。~~

~~① 図 12-1 のドアバーおよびルーフ補強バーの構成は一例を示す。~~

~~② 10.1.3) 項に規定される後部構造をパイプフレーム化する場合は図 12-1 の A の補強取り付けが追加されなければならない。また、前部構造をパイプフレーム構造化する場合には径 30 mm 厚 1.5 mm パイプ部材を追加しなければならない。~~

~~12.1.4) ロールバーの車体への取付け方法は FIA-J 項 ~~253-8)~~ 269-10) 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。~~

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 12-2 参照) か、これと同等な箱型取付け補強部への溶接取付けを許容する。この場合取付け基部は最小 60 cm²以上で厚さ 3 mm 以上とし、最低でもその全周に渡り幅 25 mm 以上の部分でボディシェルに溶接付けされた厚さ 3.0~4.5 mm の補強板に溶接されていないなければならない。
なお、10.1.3) 項によるパイプフレーム構造化を採用する場合にはロールケージの取付けは全てが溶接取付け方法でなければならない。

~~12.1.6) フロントサイドドアにインナーパネルがない場合のドアバーは、ドアスキン付近まで~~

~~張り出したドアバーとストレートバーで、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いる場合には、12.1.6) のタイプのドアバー追加を推奨する。~~

~~12.1.7) 搭乗者のヘルメットが安全ロールケージに接触する可能性がある箇所については、FIA 基準 8857-2001 タイプ A (テクニカルリスト No.23 「FIA 公認ロールケージ被覆」を参照) か SFI 45.1 に合致するパットがなければならず、それが恒久的にケージに取り付けられていなければならない。~~

12.1.84) リア側のファイヤーウォール設置によりロールケージのリアストラットがファイヤーウォールを貫通してしまう場合には、図 12-4 に従いファイヤーウォールにストラットを取付ける形でファイヤーウォールのストラット取付け部を補強する構造とする。また、この場合は 12.1.3) ②の A の補強取り付けも併用しなければならない。

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ならない。また、FIA 公認ベルトは各ベルト記載の公認期限まで使用でき、SFI 規格適合ベルトは製造年から2年だが、認証更新があれば5年間まで使用することができる。

12.3.2) 各ストラップの取り付け角度は (図 12-6) の範囲 **を強く推奨する。**で装着する事。

12.4) 消火装置

12.4) 消火装置

12.4.1) 消火器

すべての車両は以下のいずれかの消火器を装備することが義務付けられる。

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。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 に合致したものであること。

② エンジンルーム用に独立した遠隔起動式消火器を装備する。またドライバーが着座位置で脱着できる手動消火器の併設も認める。ただし、ハロンガス(BCF、NAF)消火器は禁止される。この場合、エンジンルーム用は粉末消火剤相当で 2 kg 以上、手動消火器は粉末消火剤相当で 1 kg 以上でなければならない。 **2022 年度以降からが①に準じたもののみとする。**

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) 排気口は地表から最大 45 cm で最低 10 cm の高さであり、車体の周囲から内側に 20 cm 未満の場所で左右後タイヤ後端を結ぶ線より後方になければならない。(車体外側に突出することは許されない)~~

~~トランクルーム部分に排気の侵入が想定される構造の場合には、排気口を車体の周囲から 10 cm 未満の範囲とし車体外側に排気流を向けトランク内に排気が巻き込む構造であってはならない。~~

14.2) 排気管出口は出走状態で地上高 10cm 以上、両後輪の後端どうしを結ぶ線より後方に無ければならない。トランクルームに燃料タンクを設置し給油口がトランク内にあり、燃料タンクと給油口、その他燃料装置が完全に車体外部から密閉されていない場合でトランク内に排気の侵入が想定される構造の場合は、燃料タンクと給油口およびその他燃料装置（配管を含む）の後端と排気管出口が 50cm 以上離れていなければならない、いかなる場合も燃料が吹きこぼれた場合にマフラーに燃料がかかる構造であってはならない。

また、いかなる燃料タンク構造でも車体後方より排気管出口が全て見えてはならず、必ず車体下方へ排出する構造であること。

D2 車両規定

5. エンジン付加装置

5.6) エンジンオイルキャッチタンク

5.6.4 1) エンジンオイルキャッチタンクを設置する場合は必ず装着しなければならず、容量が2リットル以上で素材は金属製のみが認められる。

5.6.4 2) ブローバイガスについてはクローズド方式（大気開放は認めない）とする。オイルキャッチタンクを装着した場合、オイルキャッチタンク出口は、必ずサクシオンパイプ等（エンジン内）に接続し、ブローバイガスを戻さなければならない。

5.6.5 3) エンジンオイルキャッチタンクの搭載位置は、エンジンルーム内とする。

5.6.3 4) オイルキャッチタンクを取り付ける場合取り付け方法は、針金やテープ等の暫定的なものを禁止とする。また、オイルキャッチタンクは、オイルがコースおよび車体内に流出することを防ぐための確実な機能を有していなければならない。

5.6.6 5) 使用されるホース類は耐油・耐熱性とし、抜け止めと熱対策をおこなわなければならない。また、他の配管類とは別に単独で固定されなければならない。

5.6.2 6) エンジンオイルレベルゲージには抜け留め策を講じなければならない。

6. 燃料タンク

6.3) 燃料コレクタータンクを別に装着する場合は、最大容量25リットルまでとする。し、車室内に設置する場合は金属製の隔壁で確実に密閉する事。

11. タイヤおよびホイール

11.4 5) ホイールスペーサー

11.4 5.3) 2510 mmを超える厚みのスペーサーを使う場合は固定式とし、最大40mmまでの厚みとする。スペーサーの固定ボルトは②同等品でトルクチェックを怠ってはならない。

12. 車体

12.2) ボディ加工（車体の切除含）

12.2.7) ルーフパネルを複合材料等に変更することが出来るが、ルーフパネル縁部のチャンネル構造部のパネルは維持されなければならない。またルーフパネルを複合材料に変更した場合は FIA 国際モータースポーツ競技規則 付則 J 項第 253 条安全装置 第 8 項安全ゲージ

8.3.2.1.3)ルーフの補強に従った補強を施さなければならない。

【追加】

12.2.8)サンルーフを装着した車両は開閉機構があってはならず、ルーフパネルに確実に固定されてなければならない。またガラス製サンルーフの場合はガラス以外の安全な材質に変更し確実に固定されていること。

12.4) ガラス

~~12.4.4) ウィンドウは OEM 製の窓ガラスでなければならない。~~

12.5) バンパー等

12.5.2) 公式競技（予選、単走決勝、追走競技）のコースイン時では、フロントバンパー・リヤバンパーは装着していること。

16. 安全ベルト

16.1) 安全ベルトは FHR システム対応で 56 点式以上のフルハーネスタイプでなければならない。JAF 国内競技車両規則第 4 編付則「ラリー競技およびスピード行事競技における安全ベルトに関する指導要綱」に従うこと。なお、伸び・傷・金具の変形があってはならない。但し 2020 年シリーズ最終戦終了時までには 5 点式以上のフルハーネスタイプを強く推奨とし、4 点式以上のフルハーネスタイプでの参加を認める。

18. ロールケージ

18.6) 搭乗者のヘルメットが安全ロールケージに接触する可能性がある箇所については、FIA 基準 8857-2001 タイプ A（テクニカルリスト No.23「FIA 公認ロールケージ被覆」を参照）か SFI 45.1 に合致する緩衝材パッドを装着しなければならない。なお、~~FIA 基準 8857-2001 タイプ A（テクニカルリスト No.23「FIA 公認ロールケージ被覆」を参照）か SFI 45.1 に合致するパッドをより強く推奨する。~~

19. 消火装置（消火系統）

すべての車両は有効期限内および耐用年数内の手動消火器または配管型消火装置（推奨）を装備することが義務付けられる。

19.1) 手動消火器

手動消火器とは、消火器本体をドライバーが自ら取り外して使用するための消火器をいう。手動消火器では内容量 2kg 以上を強く推奨する。~~であること~~。

D1 グランプリシリーズ規則

5. エントリー（参加申し込み）

7) 発行パス

① エントラントパス

登録された競技参加責任者用に発行されるクレデンシャルパスで、D1 グランプリシリーズ参加エントラントにのみ発行される。登録された本人または、委任状で委任されたチーム員に使用が認められる。

エントラントパスは JAF エントラントライセンス保持者及び同等のライセンスを有するものに発行される。

7. 参加車両

1) 車両要件

【追加】

⑨ 下記の要件を満たす車両で新規参戦する場合に限り、D1 車両規則の範囲を超えた改造を施した車両で競技に参加することを認める

1) 自動車製造者が製造販売している期間内の新型車、または過去に出場経験のない型式の車両であること

2) 参戦する競技会のエントリー締め切り 60 日前までに、特別認証申請手数料 3 万円(税込)を添えて事務局に提出すること

3) オーガナイザーに対し、必ず事前申請・作業内容報告を行い、完成後検査を受けること

4) オーガナイザーの許可なく特別認定に関する内容を公開してはならない

5) シリーズ中であってもオーガナイザーが性能調整をする可能性があることに同意する

6) 特別認証を受けた内容を、全エントラントに公示することに同意する

7) 特別認証を認められた箇所については、認証後に許可なく変更してはならない

2) タイヤ要件

③ 参加者は複数のメーカー又は数種類のタイヤを使用できるが、単走決勝以降の競技中に駆動輪に使用できるタイヤ本数は特に特別規則書で示されない限り、単走決勝以降で 3 セット

(6 本) 以内とされる。また、決勝戦のみ使用可能な F タイヤ(2 本)、競技長が認めた場合のみ使用可能な R タイヤ(2 本)の追加が認められる場合は特別規則書によって示される。これら 3 セットのタイヤのトレッドパターンは 1 種類でなければならず、単走決勝以前にオフィシャ

ルによりマーキングされる。

10. 競技規則

2) 単走規定 iii. 単走進行規則

【追加】

⑫計測器等のトラブルが発生した場合は競技長の判断により走行順を変更する場合がある。

4) ウォームアップ走行時の規定違反への罰則

② 追走競技時に競技進行を競争状態の走行以外で一時中断する原因を作った場合は、その原因を作った車両の走行得点に~~-2~~点減点の罰則 を与える事とする。

11. D1 グランプリシリーズ採点方法

1) 審判体制

DOSS 採点と審判員の判定で採点することを基本とし、会場によって補助審判員を配置する。
審判員は2名以上とする。

2) DOSS 運用 ② コンディション変化時対応

【追加】

d. DOSS 機械故障等で計測できず長時間復旧できないと予測される場合は、競技長の決定により公式通知をおこなった後、審判員およびコースオフィシャルによる判定をおこなう。単走の場合は計測不具合の発生したグループから審判員およびコースオフィシャルによる判定をおこない、原則としてすべて路面状況変化時同様のグループ間選抜とする。ただし、グループの途中で不具合が発生した場合、当該グループの1本目、1台目の走行から再判定する。追走の場合は計測不具合が確認された走行を含め、後のすべての走行を審判員の判定によって行う。

3) 審判員の採点評価要素

② 追走

a. 先行車と後追い車双方とも単走同様に反則等の減点をおこなう。ただし、後追い車には指定ゾーン不通過減点と1~2輪のコース外走行減点は適用しない。

b. 後追い車には先行車に接近する事で追加点を与える。接近状態を判定する区間とその内容は大会特別規則または大会初回のブリーフィング資料に示され、ブリーフィングにて詳細が示される。接近加点の総点数は6~12点マイナスランクを加算した数値で、の間で大会毎に定められる。

この加点を1点も得られなかった場合には、追走努力不足判定として-ランク 2点減点とする

場合がある。

- c. 本シリーズ規則の 10.3) および 10.4) ② に規定された反則等に対する減点を適用する。
- d. 追走は 2 台で走行することが原則であり、一方の走行状態が連続しなかった時点で走行中断（追走インコンプリート）として直前までの走行得点とする。この判定は審判員がおこない、中断に対して-20 点を DOSS 得点から減点する。中断の原因が 100%一方にある場合は原因となった方に-20 点、双方均等に責任がある場合はそれぞれから-10 点、責任に差が有る場合には-15 点と-5 点をそれぞれから減点する。（ランク表記に変更）
- e. 対戦相手の走行に顕著な影響を与えていないと審判員が判定した場合には走行が継続させるが、顕著な影響があったと判定した場合には走行中断とする。この状況での採点は前項 d と同様に扱う。

D1 ライツシリーズ規則

5. エントリー（参加申し込み）

3) エントリー制限

- ① 2019 年各競技会のエントリー台数を ~~50~~60 台までに制限する。（ただし、安全性・競技性を損なわない前提で変更となる場合がある）

10. 車両検査

【追加】

- 6) 追走トーナメントにおいて、ベスト 16 の 1 対戦目敗者より順次、指定場所にて車両保管し、再車検をおこなう。保管開始後 30 分経過時点で装着タイヤの空気圧を技術員が測定し、1.2kg/cm² 未満の車両はいかなる場合もリザルト抹消とする。空気圧の測定は事務局指定の測定器でおこなう。

D1 地方選シリーズ・ガイドライン

9. シリーズポイント付与とシード権

- 1) ~~各大会順位に基づき下表のシリーズポイントが与えられる。~~D1 ライツ シリーズ規則 14.
シリーズポイント に準拠したポイントが与えられる

ドリフト競技は、
後輪駆動チューニングカーにより
意図的にドリフト走行させる技術を競うべく規則整備され、
観客の目前で勝敗を完結させられる競技会として発展してきました。
本規則書に定めた各規定はそのようなドリフト競技の特性を踏まえ、
D1 関係者ならびにファンの安全や公平性および公正な競技会を維持すると共に、
ドリフト競技車両と密接な関係にあるアフターパーツマーケットの発展を重要視した上で、
乗用車ベースからかけ離れないチューニングを堅持させながら、
高性能乗用車の現状と将来を見据えた新車誘致をはかるべく制定しました。
これらを前提とし、D1 はプロフェッショナルな競技イベントと、
多くの参加者に裾野を広げることのできるアマチュア競技イベント双方を
モータースポーツの一翼を担う競技として更なる発展を目指します。
本規則はドリフト競技の創始者として
世界共通規定の方向性を示すものです。
D1 関係者の方々が、本規則書を参照するにあたり、
この基本概念を踏まえて規定内容をご理解いただき、
D1 競技の発展にご協力を賜わりたくお願い申し上げます。

【追加】

■各大会の位置づけ

