

THE DUAL BATTLE

【デュアルバトル】 Grip&Drift Two kinds of competition ⚡⚡

サーキットユーザーが、楽しく、そして熱くなれる参加型イベント！
真のモータースポーツの楽しみ方を追求し、今までになかった
独自のレギュレーションを軸に構成された全く新しい競技。
それが、デュアルバトルです。

- コンセプト
- 参加台数およびクラス成立について
- 今後の発展
- 競技内容について
- 全クラス共通レギュレーション
- ポイントについて
- ドリフト審査/採点/基準について
- AE86クラス レギュレーション

To the next stage!

【コンセプト】

一般的にサーキットユーザーが楽しむカテゴリーとしてグリップ走行会とドリフト走行会に二分されると思いますが、この、【グリップ】と【ドリフト】といった全く別のカテゴリーを1つの競技にしたのが、『THE DUAL BATTLE』です。

この競技を立ち上げた目的は！！

- ◆第一に、参加型の競技イベント。
全国各地の沢山のサーキットユーザーがもっとサーキットに足を運んで楽しめるような競技イベントにする事です。
- ◆サーキットの楽しみ方を一つ増やす。
ドリフトユーザーが、グリップ走行をおこなうことにより【グリップ】というカテゴリーにも興味をもっていただけたら、一方その逆でグリップユーザーがドリフト走行をおこなうことで【ドリフト】というカテゴリーにも興味をもっていただけたらと考えました。
- ◆適正なクラス分けとして、車種別にてクラスを設定する。
これにより競技に平等性が保たれ、いままで大会には参加しにくかった車種もイベントに取り込むことが可能になると考えております。
- ◆各車種別にレギュレーションを設定する。
ストリートチューニングの範囲を逸脱せず、この大会を通してドライビングテクニックのさらなる向上、そしてマシンのポテンシャルアップに広く繋がればと考えております。
- ◆各クラス車両製作のコストをある程度抑える。
タイヤ幅の制限を設定する。これは、より多くの方に参加者していただけるようにというのが目的です。
- ◆ショートサーキットにて開催する。
コース占有の低コスト化を計り、エントリー費も抑えることでより多くの方が参加していただければと考えております。
- ◆2種類のカテゴリーにて競技すること。
チューニングやマシンセットアップの幅も広がります。
- ◆ブース出展されるメーカー様やショップ様へ。
出展料金に1台分の参加費を含めることで、出展のみ以外の楽しみ方をしていただけたらと考えております。

【参加台数およびクラス成立について】

◆同一車種が10台以上集まる場合は1クラスとして成立でき、最大15台までとする。(開催サーキットによって異なる)

【競技内容について】

- ◆DRIFT単走バトルそして、GRIPタイムアタックの両極端なステージにそれぞれ挑戦し2種競技の総合得点で勝敗を決める大会です。
- ◆大会当日は各クラス共に15分4回の走行枠が義務付けされている。(下記参照)
- ◆グリップタイムアタック(1走行枠)とドリフト単走3本をおこない、それぞれの獲得ポイントの合計点にて順位を争います。

1走行目 ドリフトフリー走行	2走行目 グリップフリー走行	3走行目 GRIPステージ決勝	4走行目 DRIFTステージ決勝
-------------------	-------------------	--------------------	---------------------

◆GRIPステージ

- ・1走行(MAX15台)の中でのタイムアタック制。
 - ・通常の走行会と同じ形式でトランスポンダーにより計測。
 - ・決勝は1ヒート(15～20分)とし、その結果ベストタイム順に順位を確定する。(ポイント制)
- ※同点の場合は第2審議を適用する。(下記ポイントについての項目のポイントシステムを参照)

◆DRIFTステージ

- ・1ヒート単走3本の審査制。(基本的にウォーミングアップ走行は無し)
 - ・3本中の最高得点で順位を確定する。(ポイント制)
- ※同点の場合は第2審議を適用する。(下記ポイントについての項目のポイントシステムを参照)

【今後の発展】

このシステムを活用し、車種別のクラスを成立することで沢山の方に参加していただけるイベントにしていきたいと考えております。

例:《86/BRZなどのNAクラス》《S13/180クラス》《S14クラス》《S15クラス》《4ドアクラス》《S2000クラス》《ロードスタークラス》
《旧車NAクラス》《ATクラス》

そして、このシリーズの覇者をホットバージョンレーシングドリフトへの出場権利が得られる！という構図を作成したいと考えております。

【全クラス共通レギュレーション】

- ◆入賞は3位までとする。
- ◆ドリフトの審査範囲および審査員に関しては、大会毎に決め、ドライバーズミーティングで発表する。
- ◆参加車両のレギュレーションについては、基本的には車検(公認車検)が取得できる範囲の車両でなければならない。
と、言う観点から自走でこれる車両が好ましい
- ◆エンジンチューニングに規制は無いが、各車種ごとに車両規定を設定いたしますのでそれに基づいて車両製作をおこなってください。
また、ターボ車両についてはポン付けタービン相当までとする。(他車両についてはモンスタークラスなどを設ける)
※エントリー時の馬力は自己申告を義務つける。
理由は、マシンの馬力はドリフト審査時の参考資料にも使用するので正確に明記すること。
- ◆排気音量は、開催サーキットによって異なりますので各サーキットの規定に準ずることといたします。
※その他、主催者が危険と判断した車両についても参加を禁止する場合がございます。
- ◆原則ラジアルタイヤであれば、メーカーおよび銘柄については自由とする。
- ◆大会当日に使用できるタイヤの本数を最大8本までと制限し、決勝戦に関してはタイヤ交換は禁止とする。
※つまりグリップもドリフトも同じタイヤで勝負する事になります。
理由は、使用するタイヤの本数を規制することでコスト削減や競技自体に平等性を持たせるのが目的です。
- ◆決勝前に車検を行い、その際にタイヤにマーキングをします。そこからタイヤ交換は禁止となります。
※万が一タイヤやホイール(以降同等品)にトラブルが発生した場合は、その箇所のみ同等品と交換することが可能。
その際、主催者に申し出をし、必ず許可を得る事とする。
※同等品が用意できない場合は、嘆願書に署名し別の部品に交換する事は可能。
その場合、合計ポイントより3ポイント減算される事とする。(フラットスポット等の軽いトラブルで交換の場合も減算の対象です)
理由は、故意によるものからの公平性を保つ為です。
- ◆タイヤ幅の制限およびハンデ等は、各車種ごとにレギュレーションを設定しそれに基づいて競技をおこなう。
- ◆決勝時のセッティングについては車高/減衰/タイヤのエア圧に関しては調整可。
※主要部品(スタビ・ショック・スプリング)等の交換は不可とする。
- ◆決勝時に装着しているウイングおよびカナード等の空力パーツの脱着は可とします。
※グリップの決勝時にGTウイングがついているが、ドリフトの決勝時にGTウイングを外す等。
- ◆車両規定については、各車種によって設定が異なりますので別途資料を参考にする事。

【ポイントについて】

◆各競技のポイントは下記のとおりです。

※合計ポイントが同点の場合はグリップ及びドリフト共にセカンドベストで勝敗を決める。(下記ポイントシステムを参照)

【ポイント表】

Pos	Poi
1 位	25 pt
2 位	22 pt
3 位	20 pt
4 位	18 pt
5 位	16 pt
6 位	14 pt
7 位	12 pt
8 位	10 pt
9 位	8 pt
10 位	6 pt
11 位	5 pt
12 位	4 pt
13 位	3 pt
14 位	2 pt
15 位	1 pt

◆ポイントシステム(グリップもドリフトも同じポイント表を使用)

《第1審議》

- ・グリップのタイムの速い順に対して付与
- ・ドリフト単走3本中の最高得点の高い順に付与
- ※スピンに対しての採点は、最低0点～上限50点までとする。(スピンの状況によって採点する。)
- ・同点の場合は第2審議へ

《第2審議》

- ・第1審議にて同得点の場合は、入賞者のみ第2審議にて順位を確定する。
- ・グリップはセカンドベストタイムで判定する。
- ・ドリフトは3本中の2番目の得点で判定する。
- ・同点の場合は第3審議へ

《第3審議》

- ・グリップはサードベストタイムで判定する。
- ・ドリフトは3本中の3番目の得点で判定する。
- ・ここでも同点となった場合は競技長に一任する。

【集計方法について】

◆A選手が、グリップは1位で、ドリフトが5位の場合

グリップ	1位	25pt
ドリフト	5位	16pt
合計	3位	41pt

◆B選手が、グリップは5位で、ドリフトが1位の場合

グリップ	5位	16pt
ドリフト	1位	25pt
合計	3位	41pt

《同点の場合》

41ptで同点なので、第2審議により採点
A選手、B選手双方のグリップのセカンド
ベストと、ドリフトのセカンドベストを抜粋
し、そのタイム及び得点で左記同様の
順位つけを行い順位を決定する。
これは、一発が速い！一発が巧い！
だけでは、勝てない難しさがあります。
※第3審議まであります。

【ドリフト審査基準の例】

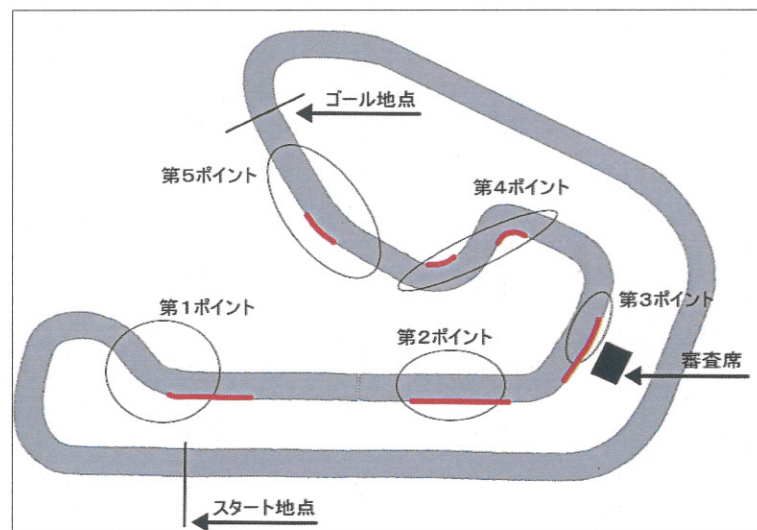
※たとえば、日光サーキットで開催する場合

◆開催サーキットごとに審査基準を明確に公表する。

参加者様が大会以外でも各サーキットで練習しやすい状況が作れると思っております。

そして、大会でも明確な審査が可能になることで参加者様も練習の成果を本気で発揮できる環境を作れると思えます。

【審査基準の例】 ◆たとえば、日光サーキットで開催する場合◆



■第1ポイント

(25点満点の減点方式)

- ・立ち上がりは、車速を保ち、しっかりドリフトをしてくること(20点満点)
- ・立ち上がりの姿勢のカッコよさ(5点満点)

※加点ポイントは審査席からみて車体がまっすぐ見えるような角度で出てくる

■第2ポイント

- ・1コーナーへの振り出し位置まで全開(35点満点の減点方式)
- ・振り出しの角度(10点満点)
- ・振り出した瞬間のカッコよさ(5点満点)

※サイドの使用は評価基準に適用されません。

※加点ポイントは車速を合わせようとして飛び込んでくる

■第3ポイント

- ・1～2コーナーのアウトラインをしっかりトレースすること(20点満点)
- ・コース幅いっぱいまで攻めていること(25点満点の減点方式)

注)アウトラインを大幅にはみ出さないこと(はみ出した場合減点となる)

■第4ポイント

- ・3コーナー／4コーナーのインクリップをしっかりトレース(5点満点)
 - ・3～4コーナーでリアがながされないように注意。(流された場合は減点となる)
- (5点満点の減点方式)

■第5ポイント

- ・4コーナーからしっかりドリフトを維持し加速した状態で(5点満点)
- ・5コーナーアウトラインまでしっかりと走りきること(5点満点)

(10点満点の減点方式)

【ドリフト審査方法および採点方式の例】

- ◆審査委員長および審査員の2名で審査をおこなう。
※審査員が1名の場合は、一般審査員の導入もある。これは、審査員の負担が大きくなる事が懸念される為。
- ◆審査委員長および審査員には、100点満点で審査をおこなう。
- ◆採点方法は、審査委員長および審査員が採点した得点の平均をとる。(下記例1参照)
- ◆一般審査員が加わった場合には、一定の割合を設定し得点化する。(下記例2参照)
※割合の設定は事前に検討しドライバーズミーティングで発表する。

【採点方法 例1】審査委員長および審査員が採点した得点を合計し、平均をとる場合

例) 審査委員長が100点、審査員が95点と採点した場合 $\longrightarrow$ $(100点 + 95点) \div 2 = 97.5点$

【採点方法 例2】審査委員長および審査員が採点した得点を割合にて計算する場合(一般審査員を導入した場合に多く用いる)

例1) 審査委員長の持点が70%、審査員の持点が30%と定めた場合。(採点は通常通り100点満点にて審査)

$\left(\begin{array}{l} \text{審査委員長} \text{ 【} 100 \times 0.7 = 70.0 \text{】となり70点} \\ \text{審査員} \text{ 【} 95 \times 0.3 = 28.5 \text{】となり28.5点} \end{array} \right) \longrightarrow 70点 + 28.5点 = 98.5点$

例2) 審査委員長の持点が60%、審査員の持点が40%と定めた場合。(採点は通常通り100点満点にて審査)

$\left(\begin{array}{l} \text{審査委員長} \text{ 【} 100 \times 0.6 = 60.0 \text{】となり60点} \\ \text{審査員} \text{ 【} 95 \times 0.4 = 38.0 \text{】となり38.0点} \end{array} \right) \longrightarrow 60点 + 38.0点 = 98.0点$

◆審査方法および採点方法については、今後の協議した上で確定いたします。