

レギュレーション

●車輛規定

1. シャーシ

各社製（メーカー問わず）の1/10スケールツーリングカー、またはドリフトカー。ベース車輛は市販品に限る。オプションパーツの組み込みは自由。Mシャーシやリトルスポーツとして販売されているショートホイールベース車、ロングホイールベース仕様は使用不可。駆動輪は独立したサスペンションを装着しなければならない。ホイール駆動軸は、ジョイント類で分類されていること。1台のシャーシを2名で使用することはできない。バッテリーはフロントアクスル軸とリアアクスル軸の間に搭載されていること。ハードアンテナ（カーボン、グラスロッド、スチールなど）の使用を禁止する。煙または音を発する外付けの装置の搭載はできない。バンパーの装着の義務は無いが、装着する場合は樹脂製で危険の無いように配慮しなければならない。駆動システム：RWD各クラスは、リア駆動の2WDのみ、AWDクラスは4WDのみ。ジャイロ：RWD(2WD・リア駆動)クラス、AWD(4WD)クラスともに使用を認める。全長（ボディを含む）：490mm以内
ホイールベース：240mm以上、270mm以下。全幅（ボディを含む）：230mm以内
ボディまたはシャーシのどの部分でも車検用検査器具をクワイヤーしなければならない。ウイング、スポイラーおよび翼端板は地上からの高さを150mm以下（車輛は全備静止状態で測定）とする。翼端板を使用する場合は、最大40mm以内（縦）×40mm以内（横）で1対のみとする。ピニオンギアへのロングヘッドスクリューの取り付けや、スパーギヤ周りの加工、またはセンターシャフトを曲げるなどの加工、インシュロック（結束バンド）や共鳴装置を使うなどによる過度な高音を発する改造は禁止。

車輛重量(RWDクラス)：1100g以下（リヤタイヤ部での計測時）
車輛重量(AWDクラス)：1380g以上2100g以下
ゼッケン：ボディのフロントウインドウに1枚、右横と左横の見やすい位置に1枚ずつ、合計3枚を貼付すること。主催者より配布される物を使用すること。

2. ボディ

1/10サイズの実車を元に作られて販売されているR.C.D.C.会員メーカー各社製に限る。ただし、R.C.D.C.公認ボディリストに掲載されているものに限る。R.C.D.C.では、実車メーカーよりライセンス許諾を受けているボディに限り、会員メーカーからの申請により公認ボディとして認定します。ロングホイールベース仕様のボディは使用不可。塗装されていること。フロント、サイド、リアウインドウは透明又は半透明であること。フロントウインドウを除きウインドウの切り抜きを認める（フロントウインドウは装備すること）。電装関係の装着は認める。ハイブリッド(2つのボディの合体)を認める。ただしR.C.D.C.公認ボディリストに掲載されているものに限る。尚、エントリーの際には、例として、前側：〇〇(メーカー製)の〇〇(車種)、後側：〇〇(メーカー製)の〇〇(車種)等を明記すること。エアロパーツを使用する場合には、全長と全幅が規定内に納まっていること。

3. タイヤ

ドリフトタイヤのコントロール制（ワンメイク）とする。今大会ではRC ART製を使用する。1クラスに対して1台分（フロント2本、リヤ2本）のマーキングされたタイヤが支給される。2クラスに参加する場合には合計2台分が支給される。タイヤの料金はエントリー代に含まれる。支給タイヤ以外に、1人1クラスに付き1台分（フロント2本、リヤ2本）の別途購入が可能。RWDとAWDクラスのタイヤの入れ替えは可能。他の選手とのタイヤの交換は可能。ただしマーキングされたものに限る。ホイールへの接着等の失敗によりタイヤを交換したい場合に限り交換は可能（ただし有料となる）。グリップ力やタイヤ径を変えるための加工や処理は、自然摩耗を除き一切できない。正規の向きで組み込むこと(逆組みは禁止)。

4. ホイール

各社製（メーカー問わず）の1/10サイズ、オンロードまたはドリフト用スケールホイール各種のみ。ツーリングレース用のディッシュ型ホイールの使用はできない。

5. バッテリー

各社製（メーカー問わず）のバッテリーが使用可能。リフェは2セル(6.6V)、リポは2セル(7.4V～7.6V)、長さ139mmx幅47mmx高さ25.1mmの寸法内であれば振り分け型も認められる（ハードケース仕様であること）。販売時の電圧表示が7.6V以下の物のみ使用することができる。充放電時には必ずリポバッグを使用すること。リアアクスル軸から後方へのバッテリーの搭載はできない。原則としてリポバック無しでの充電は認めない。著しく膨張している物は使用できない。安全のため、充電終了時の電圧は8.40V以下であること。

6. モーター

各社製（メーカー問わず）の540サイズのみ使用を認める。6.5ターン以上のターン数の市販されているブラシレスモーターのみ。

7. ESC(スピードコントローラー)

各社製（メーカー問わず）のESCが使用可能。バック付きを認める。タイミング、ブースト、ターボなどの設定は自由。サウンドシステムの使用は禁止。

8. 送信機周波数

2.4ギガ、27メガ、40メガヘルツのみ。一般財団法人日本ラジコン電波安全協会(RCK)で認可されている物のみ使用可能。

9. 安全性

全ての車輛は、他の競技者の車輛または車検員、コースマーシャル、観客、他の競技者に対して危険な物であってはならない。損傷を与えないように組み立てなければならない。危険をおよぼすと判断される車輛は参加を許可されない。

●競技方式

10. 競技方式

単走審査：単走競技は参加車輛1台ずつ独立して走行し、ドリフトの評価点を競う。RWD、AWDクラスともに、土曜日の予選で決勝進出者8名を選出。日曜日の予選では土曜日の予選で選出された8名を除く選手のみにてさらに8名を選出、各クラス16名が追走ファイナル16に進出。

追走ファイナル16：追走競技は、1対1で競う方式で、勝ち抜きのトーナメント戦で行う。1組の対戦の中で、先行と後追いの2回走行を1単位とし、走行ごとに先行車輛に対して後追い車輛の走りが、優れているか劣っているかの評価で勝敗を決める。その組の勝敗が決まるまで連続して走行させる。各クラス16名のトーナメント形式の追走を行う。ワンモアタイム（延長戦）の回数は状況に応じて対応。1台がスタートラインに着いてから、もう1台がスタートラインに着くまでの猶予時間は5分。5分以内にスタートラインに着けない場合は負けとなる。タイムは追走ファイナル16の中で競技者個々に累積して計算される。

グランドファイナル4：追走ファイナル16で勝ち上がった4名のみでの追走競技の総当たり戦でチャンピオンを決定する。ワンモアタイムについては無制限で行う。1台がスタートラインに着いてから、もう1台がスタートラインに着くまでの猶予時間は5分。5分以内にスタートラインに着けない場合は負けとなる。バッテリーは1回まで交換可能とし、車検員が見ている前で行うものとする。

追走勝者の称号は「全日本チャンピオン /All Japan E-DRIFT Champion」、単走チャンピオンは「All Japan E-DRIFT Single

Run Champion」。また、追走ファイナル16に残れなかった選手と、追走トーナメントの5位以下の選手の中で勝ち数が同数の場合は、予選順位を元に最終順位を決定する。

●審査基準

11. 審査基準【単走】

ドリフト走行技術の評価は次の要素を評価の対象とする。ドリフト競技の定義：ドリフト競技は、車輛の進行方向に対して意図的に横滑走状態を発生させ、当該滑走状態を保ちながら規定のコースを走行する競技。走行ライン：走行ラインは指定クリッピングポイントおよびクリッピングゾーンを通過する時の円滑な曲線ラインが描かれる走行が求められる。指定されるそれぞれの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良いかが示され、その接近度合いを評価して得点に反映する。ギクシャクした走行ラインは減点の対象となる。ドリフト角度：ドリフト角度は走行ラインに対する車輛軸線上の進行方向に対する角度。一定以上の角度を維持しつつ安定した角度でコーナリングをすることが求められる。一定以上のドリフト角度が安定的に維持されているかどうか。角度が大きい方が良いが、大き過ぎる場合や、角度の戻りはミスとして減点の対象となる。ハーフスピンによる大角度は低評価となる。角度変化：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、精度、タイミング、安定性が審査の対象となる。次のような走りは減点の対象となる。振り出し、振り返しのクイックさに欠ける走り。振り出し、振り返しのタイミングの遅れ。振り出し、振り返し後に角度が決まらない場合。角度が浅い場合。走行速度：スロットル（アクセル）のあたり、踏み込み不足は減点の対象となる。一定以上に速度が落ちた場合も減点対象となる。選手は全てアナウンスに従って出走すること。スタート合図の前の出走は禁止。審査中は他車の走行の妨げになるような一切の行為は禁止。車輛をむやみに動かさず静かに待機すること。単走では各選手100点満点とする。審査はコンピューターシステムのカメラと赤外線レーザーにより、スピード、角度、壁からの距離をそれぞれ測定し、点数に換算したものと、審査員によるその他の審査ポイントを加味した点数を合算して算出する。コンピューターの点数の配分は、不透明感の無い設定にする。また、コンピューターの点数と審査員の点数の割合は、公平性を重視して可能な限りコンピューターの点数の割合を多く設定する。審査員はメイン審査員3名、副審査員2名の計5名を国際競技大会では基本とする。採点入力はメイン審査員の3名が行う。また審査員も公平性を重視して、3ヶ国以上からの選出が好ましい。審査基準の詳細は、競技会当日のドライバーズミーティングにて、例として【Line】【Angle】【Technique】【Pylon】の4項目に対し、各5点の配当にて合計20ポイントを審査員が加点する。また、基本的には、クリップをまたぎ過ぎても、離れ過ぎても減点となる。ただしコーナーのゼブラゾーンを前輪が乗り上げる程度であれば問題ないなどを、当日の状況に応じて説明する。単走審査では、予選1日目(土曜日)に本番2本～3本走行し(参加人数により変動)、その内のベスト1本の得点にて上位8名を選出。8名は追走ファイナル16への進出確定選手となる。複数の選手においてベスト1本の得点が同じになった場合は、セカンドベスト(2番目の得点)で比較し順位を決定する。予選2日目(日曜日)は、1日目の上位8名を除いた選手のみにより、本番1本を走行し上位8名を選出、計16名が追走ファイナル16に進出となる。選手が本番走行時に間に合わなかった場合にはリタイヤ扱いとする。ただし事前に申告があり、主催者が走行可能と判断した場合は、同選手を別ヒートに移動することができる。ただし追走時には5分間ルールが適用される。審査中、審査員に声をかけるなどの行為は違反とし、ペナルティを取る。ただしトラブル等運営上の問題の場合を除く。操縦台に上がった時点でピットには戻れないものとする。ただし、

調整をする工具・部品などを持参し、操縦台付近での簡単な調整は可能とする。尚、車検通過後にピットにマシンを持ち帰った場合には再度車検を受けてから出走すること。走行時以外は操縦台より一歩下がり、出走する選手に対し、立ち位置を自由に選択できるようにすること。他の選手の走行の妨げとなる行為があった場合は失格となる。

12. 審査基準【追走】

先行車に対しては単走走行の競技要素を適用する。後追い車に対しては、先行車との距離をいかに詰められたか、且つ角度、角度変化、速度、走行ライン、全体印象が上回るかで判断され、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）走行が求められる。同時振りや距離を詰めた後に引くなどの技術も審査の対象となる。先行車が加速区間での走路妨害やスピードの調整などの行為を行った場合は、相手に対しアドバンテージを与える。先行車が後追い車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、後追い車がノーズを入れているにも関わらずさらにインに切り込むような場合は、先行の反則とし相手に対しアドバンテージを与える。原則オーバーテイク（追い越し）は禁止。軽い接触自体は問題ないが、相手を押しての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相手に対してアドバンテージを与える。先行の急激な失速、ラインの妨害などで後追いに追突され、追突された側の落ち度が大きい場合には、相手（後追い側）に対してアドバンテージを与える。メイン審査員3名による審査。各審査員が勝ち負けを明確に提示する。原則、ワンモアタイム（延長戦）は状況に応じて対応し、グランドファイナル4のワンモアタイムに限っては回数無制限で行う。

13. 禁止事項

他の選手への暴言および走行を妨げる一切の行為。審査員への暴言。競技の進行を妨げる行為。競技中においては会場内での飲酒は一切禁止。また、喫煙する場合、喫煙場所が設置されている施設においては、喫煙場所でのみ可能。規則に反した参加選手は（エントラント含む）、場合によりペナルティとして、記録の末梢、出場停止等の処置が与えられる。再審査：計測システムのトラブルによるもの。コース損傷のトラブル。主催者が特に認めた場合。

14. 車検

出走前に必ず車検を受けること。車検員が認めた車輛のみサーキットで走行することができる。車検は基本的には走行前に行うが、車検員は競技開催中においてはいかなる場合、場所においても車検を行うことができる。競技中のいかなるタイミングであっても、ルールに反した車輛があった場合には、それまでの記録は全て抹消となる。

15. 抗議

参加選手は、自己が不当に扱われたと思われた場合には、次の方法によって抗議することができる。抗議対象事象発生から30分以内に、本部に抗議内容の書かれた文章と抗議料(¥5,000)を提出。抗議の内容が認められた場合のみ、抗議料は返金される。