

FORMULA DRIFT International Championship
2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

FORMULA DRIFT®

PRO Technical Regulations

2020

International Version 1.4

【改訂履歴】

●International Version 1.1

2020/1/30 : P27~28

7.4 ウィンドーとウィンドー抑制 → 一部追記

2020/1/30 : P36

9.2 認証タイヤメーカー・種類 → 認証タイヤ追加

●International Version 1.2

2020/2/20 :

→ 一部表現・文言修正

●International Version 1.3

2020/7/14 : P36

9.2 認証タイヤメーカー・種類 → 認証タイヤ追加

●International Version 1.4

2020/7/26 : P36

9.2 認証タイヤメーカー・種類 → 認証タイヤ追加

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

【目次】

項目

1	テクニカルインスペクション	
1.1	適任性インスペクション	5
1.2	車両改造	6
1.3	ダメージ	6
1.4	チーム代表	6
2	競技車両	
2.1	適合車両	7
3	シャーシ	
3.1	シャーシ	7
3.2	ロールケージ	10
	※2020 International ラウンドのみ適用（アメリカ以外）	
3.3	バラスト	18
4	サスペンションとブレーキ	
4.1	フロントサスペンション	18
4.2	ステアリング	19
4.3	リヤサスペンション（ホーシングタイプ）	20
4.4	リヤサスペンション（独立タイプ）	20
4.5	ブレーキ	21
4.6	ホイール	21
5	駆動系	
5.1	エンジン	21
5.2	冷却系	21
5.3	オイル系	22
5.4	燃料系	23
5.5	NOS（Nitrous Oxide・ニトロ）	23
5.6	排気系	24
5.7	スターター	24
5.8	トランスミッション	24
5.9	プロペラシャフト	24
5.10	トラクションコントロール	24
5.11	データ	24
6	電気系	
6.1	バッテリー	25
6.2	マスター カットオフ	26

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

7	ボディ（外装&内装）	
7.1	ボディパネル	26
7.2	ウイング	27
7.3	フロントウィンドー	27
7.4	ウィンドーとウィンドー抑制	27
7.5	ワイパー	28
7.6	ミラー	28
7.7	ボンネットピン	28
7.8	ステッカー	28
7.9	牽引器具	29
7.10	ライト	30
7.11	内装	30
7.12	ダッシュボード	30
7.13	ステアリングホイール	30
8	ドライバー安全設備	
8.1	ヘルメット	30
8.2	レーシングスーツ	30
8.3	眼鏡	32
8.4	シート	32
8.5	ハーネス（シートベルト）	33
8.6	アームストラップ	35
8.7	Head and Neck Restraint（HANS）	35
8.8	消火システム	35
9	タイヤ	
9.1	適合タイヤ*	36
9.2	認証タイヤメーカー・種類*	36
9.3	サイズ規定*	36
9.4	タイヤと車体重量の適合性*	36
9.5	タイヤ測定方法*	37
9.6	タイヤの改造	37
9.7	クレーム申告*	37
9.8	タイヤ適合リスト追加依頼*	37
9.9	タイヤ検査*	37
9.10	タイヤ制限*	38
9.11	不正タイヤ使用による罰則*	38
10	電源及びインカーカメラの設置	
10.1	DC 電源*	38
10.2	インカーカメラ*	39
10.3	肖像権*	39

* 印「2020 International」レギュレーション適用箇所

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

前書き

ここに 2020 年度の「FORMULA DRIFT Championship International 版テクニカルレギュレーション」を表記します。このレギュレーションは FORMULA DRIFT USA (アメリカ) 以外の FORMULA DRIFT で規制される内容となります。FORMULA DRIFT USA のテクニカルレギュレーションが必要な場合は下記のテクニカル・サポートに連絡下さい。

《ご注意事項》

なお、混同を避けるため以下説明を加えます。

本 INTERNATIONAL 版レギュレーションに沿って製作された車両はアメリカの Formula Drift では走行することができません。アメリカラウンドに参加される場合、アメリカ版のレギュレーションに従い車両を製作することが義務づけられています。ロールケージの鋼材など、日本国内で入手が難しい場合を考慮して INTERNATIONAL レギュレーションを制定しております。

- ①アメリカ版レギュレーション合致車両 ➡ FD USA/FD JAPAN に参加可能
- ②INTERNATIONAL 版レギュレーション合致車両 ➡ FD JAPAN のみ参加可能
- ③アメリカ版レギュレーション + INTERNATIONAL 版レギュレーション ミックスした製作車両 ➡ FD USA/FD JAPAN とも参加不可

※FD USA を目指し新規に車両製作するチームは、アメリカ版レギュレーションに合致した車両製作をお勧め致します。

To avoid confusion, below is supplemental information:

Vehicles built based on the International version Technical Regulation will not pass tech for Formula Drift US. Vehicles competing in FDUS must comply FDUS Technical Regulations.

International version has been made to allow drivers to compete in FDJ with rollcage specs readily available in Japan.

① Vehicles built per FDUS spec => allowed in both FDUS and FDJ.

② Vehicles built per International version spec => only allowed in FDJ.

※For teams aiming to compete in FDUS, we would recommend to build future vehicles in FDUS spec.

この書面は FORMULA DRIFT International Championship の団体の基礎を示すものであり、参加者、チーム、ドライバー、やオフィシャル全てに解説する事を推奨します。

FORMULA DRIFT は皆さんの安全と成功を祈っています。

FORMULA DRIFT Holdings, LLC

2161 Gundry Avenue

Signal Hill, CA 90755

562-901-2600 (phone)

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

1. テクニカルインスペクション

1.1. 適任性インスペクション

年間インスペクション:

各シーズン中に初めて参戦する車両はテクニカルマネージャから車検を受け、FORMULA DRIFT VEHICLE IDENTIFICATION (VID) Number と車検合格のステッカーを受け取らなければならない。車検を通った場合、合格ステッカーを運転席側のロールケージの Main Roll Bar Hoop 付近に装着する事。テクニカルマネージャから特殊な許可が下りていない限り、Annual Tech 合格ステッカーが装着されていない車両は参戦不可とする。

Annual Tech 合格ステッカーが装着されている車両は FORMULA DRIFT の練習セッション、予選、その他のドリフトセッションへの参加は認められるが、初回の車検に合格しただけにすぎないので、常に全てのテクニカルレギュレーションを満たしている証拠にはならない。

規定の Safety Specification に適合されない車両には Annual Tech ステッカーの装着が認められない。Annual Tech ステッカーを受理していないチームは各自の責任でテクニカルマネージャと連絡を取り、Annual Tech に合格する方法を相談する必要がある。テクニカルマネージャは各車両の点検履歴を管理する。

出場する為の車両条件:

FORMULA DRIFT VEHICLE IDENTIFICATION (VID) Number の登録
有効な Annual Tech 合格ステッカーの装着

イベントでの車検:

いかなる走行(予選、本戦、練習、テスト等)を実行する前に車検とドライバー装着品の検査をイベントオフィシャルに決められた場所と時間帯で実地する必要がある。

さらに、各車両はイベント前、イベント中、イベント後にも車検が必要とみなされればイベントオフィシャルに従い決められた場所と時間帯で実地する必要がある。FORMULA DRIFT は、いつでも各車両の検査、隔離、分解、を実行できる権利を所有する。FORMULA DRIFT の意向に従わない場合は競技会からの資格剥奪やペナルティーが科される。イベントオフィシャルに決定された結果は最終となり、不服申立て又は再調査を依頼する事はできない。

車検ではテクニカルマネージャの判断により各車両の競技会参加への適任性を決める。しかし、最終的な安全性はドライバー、クルー、車両オーナー、の責任となる。

参加者自身が各自の車両、道具や衣類の構造と動作を一番良く理解しているものとし、FORMULA DRIFT のルール(Rulebook の内容に限らず)や規定を順守している事を認知する事。尚、車両に装着されている全ての部品についてはその車両を使用する参加者が責任を持ち、万が一第三者が原因で規定を順守できない状況に落ち合っても規定外処置としてのペナルティはその参加者が受ける事になる。使用していた部品を認知していない、または規定の内容を理解していない等の主張は認められない。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

車両と部品の保留:

参加者は各自の車両、車両部品、装備、その他競技会への参加に使用された物すべて(以下「アイテム」と示す)を無条件で FORMULA DRIFT に検査の為に保有する事を認める事とする。FORMULA DRIFT はいかなる時でもアイテムの保有権をもっている。FORMULA DRIFT がこのアイテムを保有している間に、アイテムの紛失、損害、破壊が起こった場合にも、FORMULA DRIFT には責任がないものとする。アイテムが規定外品、接触に見舞われた場合、FORMULA DRIFT にはそのアイテムを証拠保持等の為に検査し保有する権利がある。FORMULA DRIFT がアイテムを保有した場合はそれらを安全に保管し、検査が終わり次第返品する事とするが、万が一にそのアイテムが紛失、破損、影響を受けた場合も保証責任は持たない。適合性試験中に起こった紛失や破損に関しての支払いや返済などの責任は FORMULA DRIFT にはない事とする。FORMULA DRIFT がアイテムを無期限 又は永久に保有する、またはそのアイテムを破壊する事が必要と判断した場合は FORMULA DRIFT はその権利を持つとする。

参加者義務:

参加者は FORMULA DRIFT オフィシャルからの依頼に対していかなる手段(車両の分解、部品の取り外し等)を取っても車検が容易に進むように助ける必要がある。この参加者義務は車検時に FORMULA DRIFT オフィシャルが検査穴、検査ポート、その他の検査手段を車両フレーム、ロールケージ、サスペンション部品、その他に施す許可を含む事とする。車検中に起こった紛失や破損に関しての支払いや返済などの責任は FORMULA DRIFT にはない事とする。

適合性の保持:

車両の適合性を保持するのは各チームの責任とする。

1.2. 車両改造

Annual Tech ステッカー装着後の車両が分解、改造、または接触からの状況変化や同等な状態で安全性に問題が出る恐れがある場合は、テクニカルマネージャにより再検査の必要がある。いかなる改造もチーム側からテクニカルマネージャに提出義務がある。

1.3. ダメージ

車両が接触事故またはその他の出来事に巻き込まれた場合、テクニカルマネージャの判断により Annual Tech ステッカーが撤去される可能性がある。新しい Annual Tech ステッカーは車両が修復され、再検査を合格した時に再度装着される。車両ダメージの詳細はチーム側からテクニカルマネージャに提出義務がある。

1.4. チーム代表

車検中は各チームから代表として一人のみ立合いを認められる。それ以外の人とは隔離された車検エリアから立ち退かないといけない。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

2. 競技車両

2.1. 適合車両

適合車両は、「量産車両」のみとし、年間で最低 600 台生産されている必要がある。

適合車両タイプは、クーペ、セダン、コンバーチブル(オープン)、ワゴン、その他 5 ドア以内の車両。

適合車両は、OEM フロントとリヤのピックアップポイントの間、オリジナルの鋼製 OEM Unibody および、または鋼製フレーム構造を保たないといけない。

上記を満たす事が出来ない車両は申請し FORMULA DRIFT から承認を受ける必要あり。車検を有している車両(ナンバー付き車両)の参加は認められない。(公道での走行を想定しない車両で参戦すること。車検が残っている車両は抹消登録が必要)
トラック、ピックアップ、や SUV 型車両の参加は認められない。上記の規定を満たしていない車両は FORMULA DRIFT に申請し承認をもらう必要がある。

3. シャーシ

3.1. シャーシ

サスペンションまたはメンバーのマウンティングポイントの最前線と最後線間のオリジナル OEM フロア、フレーム、および、または Unibody は改造してはならない。フロントサスペンションの例は図 1 と図 2 参照。リヤサスペンションの例は図 3 と図 4 参照。

Unibody またはシャーシのスポット増し溶接は可。

シャーシの Plating(メッキ加工)は禁止。

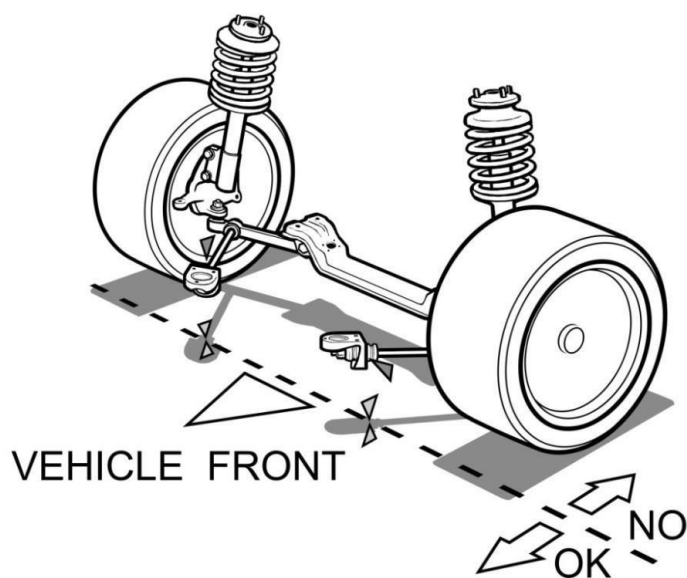


図 1

FORMULA DRIFT International Championship
2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

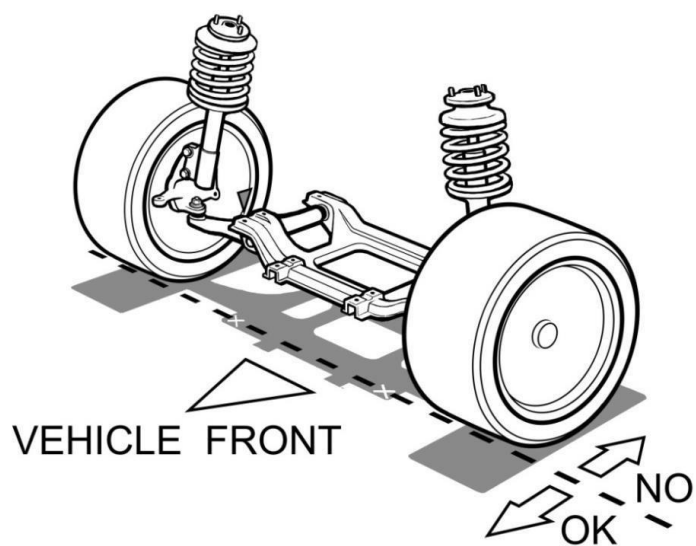


図 2

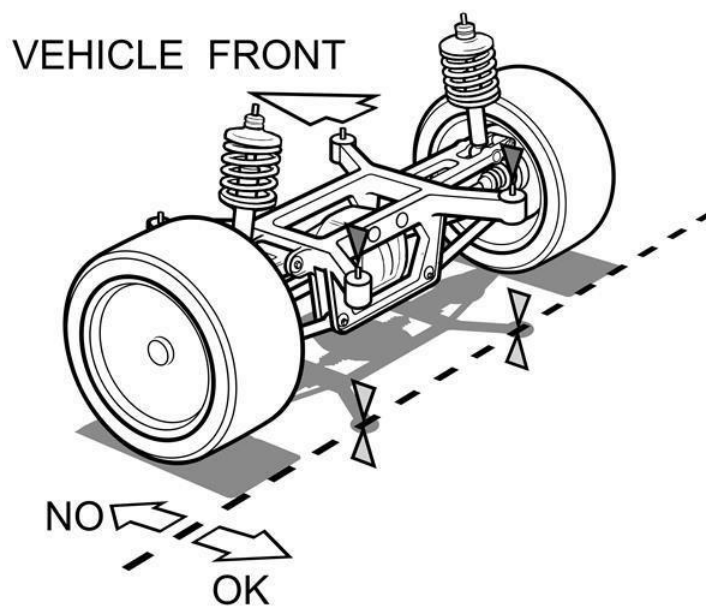


図 3

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

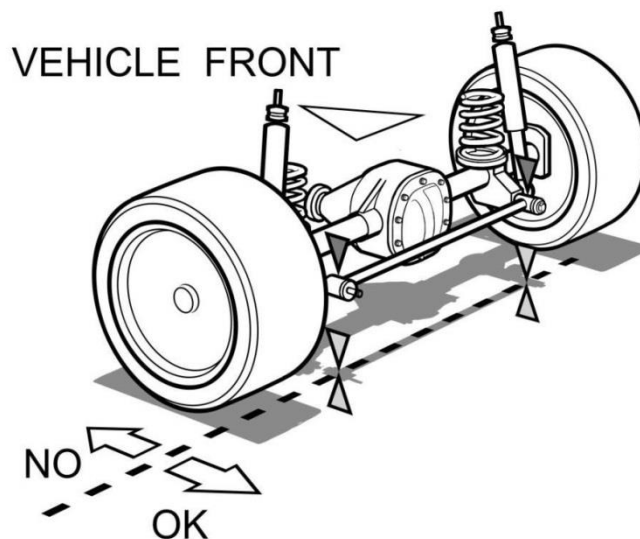


図 4

オリジナルフロア最低地点の水平線からルーフ最高地点の水平線間のオリジナル OEM フロア、フレーム、および、または Unibody は改造してはならない。例外として、下記に示されているトランスミッショントンネルと Firewall (バルクヘッド) 寸法、および燃料タンク装着の為の加工は限定的に認められる。

改造してはならない空間で撤去可能な部品は、リヤウインドーの手荷物棚、ステアリングコラム周りの不要な部品やタブ・マウント等、使用しない OEM ワイパーマウントで、外部ルーフパネルはコンポジットの代品に交換可能とする。それ以外の変更はテクニカルマネージャと確認を取る事。

リヤサスペンションの上部に設置されているタワーバーがある場合は同様の強度の代品を装着する事ができる場合のみ撤去が許可される。

エンジン本体のどの部分も Firewall の垂直線からトランスミッショントンネル方向へはみ出してはならない。

その他の車両シャーシ、フレーム、および Unibody への改造は認められない。

Firewall で必要な配線の通路として使用する穴以外は全て封鎖し、エンジンルームからの液体や炎のコックピットへの通過をふさがなければならない。

Firewall とトランスミッショントンネル改造について：

純正 OEM Firewall (バルクヘッド) とトランスミッショントンネル改造容認寸法は図 5 参照。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

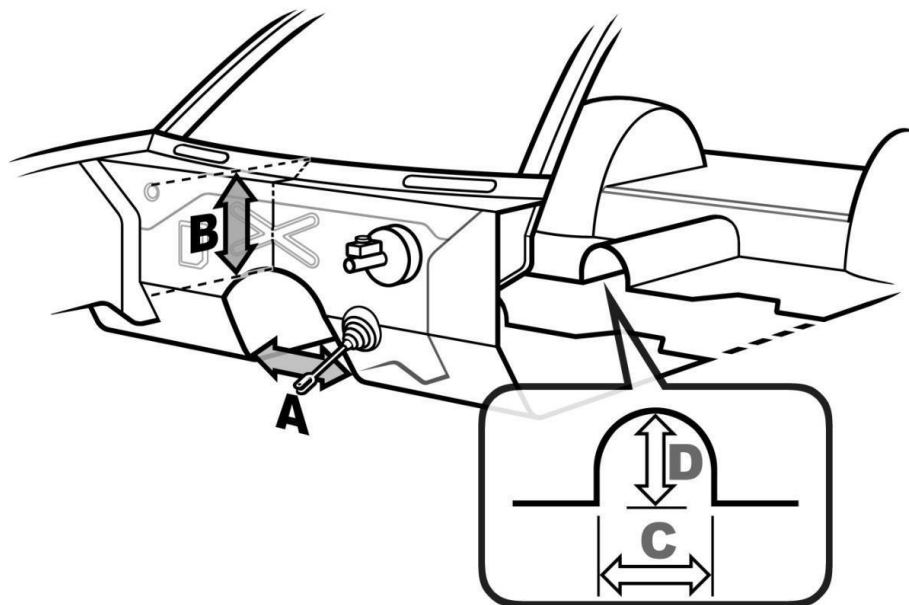


図 5

寸法 A : トンネル幅は 18 インチ (457.2mm) 以下。

寸法 B : トンネル最上点からフロントガラスまでは最低 10 インチ (254mm) 必要。

寸法 C : Firewall の垂直線から後ろのプロペラシャフトトンネル改造の幅は 10 インチ (254mm) 以下。

寸法 D : Firewall の垂直線から後ろのプロペラシャフトトンネル改造の高さは 10 インチ (254mm) 以下。

Firewall からトランスミッショントンネル最後地点 (プロペラシャフト装着地点) までのテーパー寸法は 36 インチ (914.4mm) 以下。

Firewall とトランスミッショントンネルの改造は鋼製 0.036 インチ (0.9144mm) 以上、又はアルミ 0.059 インチ (1.4986mm) 以上を使用する事。

3.2. ロールケージ (2020 International ラウンドのみ適用 (アメリカ以外)) 概要

ロールケージは車両乗員を 360 度どの角度からも守れるデザインである事。ロールケージは車両シャーシ/Unibody に最低 6 カ所で繋がっている事。

FIA スタANDARDと規定を満たしたボルト留めロールケージは使用可。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

ロールケージの形状はドライバーと助手席乗員の乗り降りを過度に妨げるデザインではない事。

ロールケージのパイプ内に液体やその他の物質が含まれない事。

ロールケージキット:

製品によってはメーカーの主張とは異なり、FIA 規定を満たしてない製品もあるので注意。

ロールケージ材質スペック:

材質	最低抗張力 (引張り強度)	最低寸法	使用箇所
Cold Drawn Seamless (CDS) (冷間圧延継目無鋼管) 又は Cold Drawn Welded (CDW) Unalloyed Carbon Steel (冷間圧延鍛接鋼管)	350N/mm2	Metric: 44.45mm x 2.5mm 又は 50mm x 2.0mm	メインと側面バー
		Metric: 38mm x 2.5mm 又は 40mm x 2.0mm	側面ハーフバー とその他箇所の バー

鋼製タイプと混成:

使用する鋼製は冷間圧延継目無鋼管又は冷間圧延鍛接鋼管の最高カーボン値が 0.3% 以下および延長性と鍛接性を保った材質である事。非合金鋼を使用する場合は添加物率がマンガン 1.7%以下とその他の物質が合計 0.6%以下である事。

パイプ外形:

円型パイプのみ使用可能。

規定外材質の使用:

Formula Drift は正式な申請によって規定外材質の使用を承認する可能性もあります。

パイプ曲げ加工:

パイプの曲げ加工は必ず常温で行い、曲げの半径はパイプ直径の 3 倍以上(パイプの中心線で図る)の寸法となる事。曲げ加工の際にパイプ形状に変化が起こった場合、直径寸法の最大と最低の比率が 0.9 以上である事。

曲げ加工のされたパイプの表面は均等でスムーズかつ波紋や割れが無い事。

溶接:

パイプの溶接は各繋ぎ目の円周を途切れなく完全に溶込み、できるだけ最高品質を保つ事。(ガスシールドアーク溶接推奨)

溶接の品質は外見からのみ判断はできないが、見た目があまりにも悪い溶接は不十分と診断される可能性あり。

調質鋼を使用する場合はそのパイプメーカーの使用説明に従う事(例:周囲温度、特殊電極、ガス保護溶接、等)

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

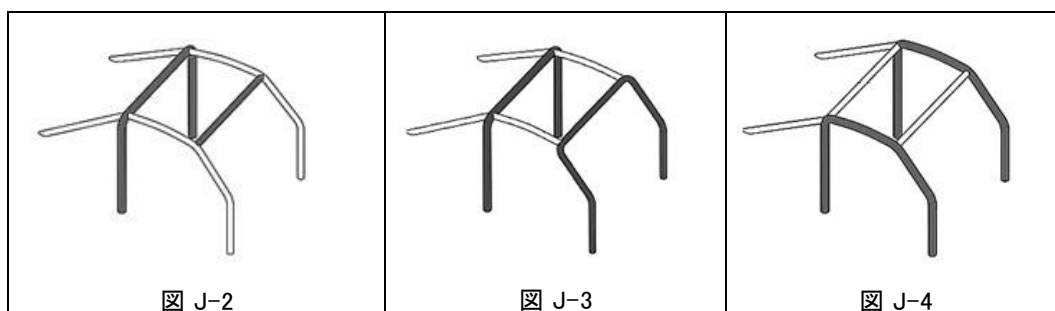
保護パッド:

ロールケージに使用されるパッドは SFI spec 45.1 または FIA 8857-2001 規定である事。
パッドはドライバーのヘルメットがロールケージに接触する可能性がある箇所全体に設置する事。

基本構成:

ロールケージの基本構成は下記のどれかである事。

- ・ 1 メインバー+2 側面ハーフバー+1 横断バー+2 後方バー+6 マウント足(図 J-2)
- ・ 1 メインバー+1 フロントバー+2 縦断バー+2 後方バー+6 マウント足(図 J-3)
- ・ 2 側面バー+2 横断バー+2 後方バー+6 マウント足(図 J-4)



※黒塗り部分は全て 44.45mm × 2.5mm 又は 50mm × 2.0mm サイズのバーを使用する事。

(図 J-2 のフロントウィンド上部バーは 38mm × 2.5mm 又は 40mm × 2.0mm でも可)

※black shaded section must be size 44.45mm × 2.5mm or 50mm × 2.0mm.

(Fig J-2 horizontal upper bar along the windshield can be 38mm × 2.5mm or 40mm × 2.0mm.)

メインバーの垂直部分はできるだけボディシールドの内部の曲線に近づける形状にする事
および垂直部分からの曲げは一箇所のみとする。

側面ハーフバー又はフロントバーのフロント部分の曲げは一箇所のみとする。フロント部分は A ピラーにできるだけ沿った形状にする事およびフロント垂直部分からの曲げは一箇所のみとする。International イベントのみダッシュボードを避けるために A ピラーから離れる形状が許されるが垂直部分からの曲げは一箇所のみとする。

メインバーと側面ハーフバー(J-2)、メインバー・フロントバーと縦断バー(J-3)、側面バーと横断バー(J-4)、等の各接続部分はルーフぎりぎりの高さに位置する事。

ルーフ付近の基本構成は取り外し可能箇所を 4 箇所までとする。

追伸:

後方バーとメインバー・側面バーが接続する箇所はルーフ付近の接続部分に含まれない。だが、後方バーとメインバー・側面バーの接続はできるだけルーフに近い地点で行う事(取り外し可能でも可)。各後方バーは垂直から 30~60 度の角度で直線に装着する事。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

対角線バー:

図 J-5 と J-6 に従い、ロールケージは最低でも一本の対角線バーが必要となる。対角線バーは直線で上部は必ずドライバー側で接続される事(取り外し可能でも可)。

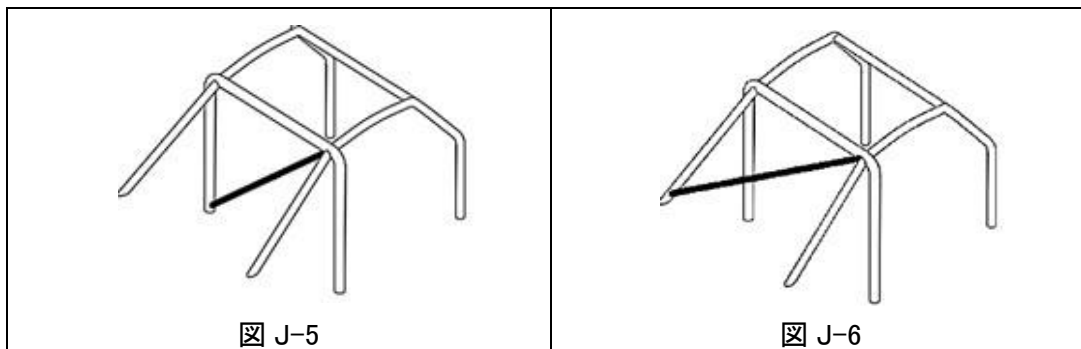
図 J-5:

対角線バーの上部は後方バーとメインバーが繋がる地点から 100mm 以内の地点でメインバーに接続する事。

図 J-6:

対角線バーの上部は後方バーとメインバーが繋がる地点から 100mm 以内の地点で後方バーに接続する事。(寸法は図 J-62 参照)

対角線バーの下部は後方バー・メインバーがフロアに繋がる地点から 100mm 以内の地点で接続する事。



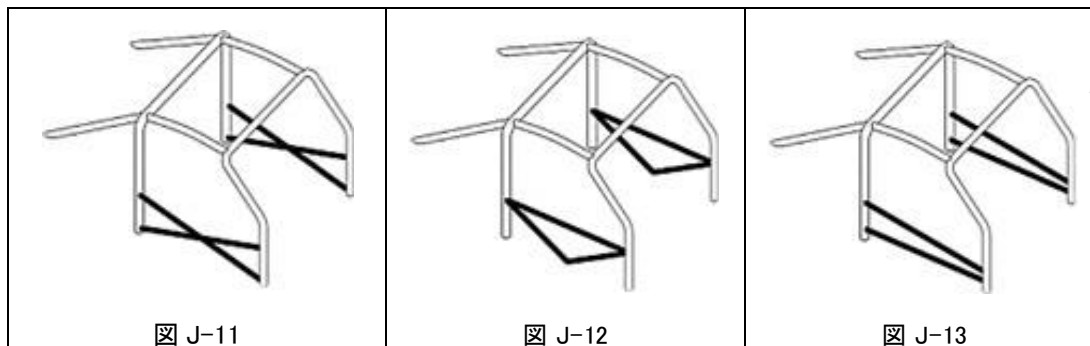
ドアバー:

図 J-11、J-12、又は J-13 に従い、ロールケージは最低 2 本のサイドバーが必要となる。

ドアバーは取り外し可能形状の規定に合ったものであれば取り外し可能でも可。

サイドバーは出来るだけ高く配置する事が望ましいが、上部の接続地点がドア開放部の半分より高い位置(ベースから測って)にならない様にする事。

図 J-11 の様にサイドバーを「X」型にする場合は「X」を形成するバーは直線のものを使用し、中心部で接続する事を推奨する。さらに、この接続部分はガセット等で補強する事を推奨する。



FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

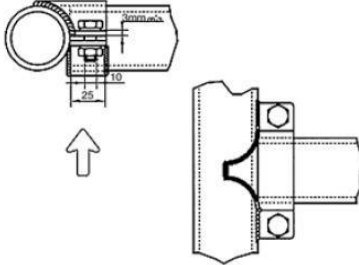
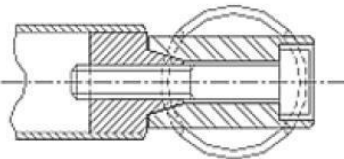
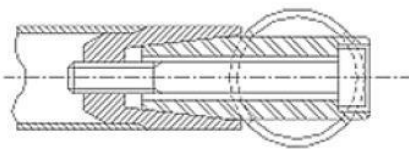
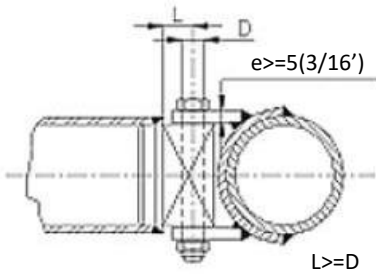
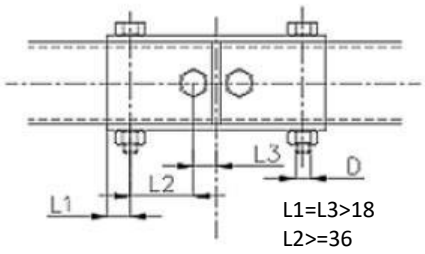
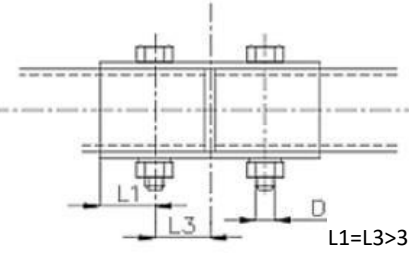
取り外し可能形状:

図 J-47 から J-57 に従い、ロールケージの接続部分によっては取り外し可能形状を使用する事ができる。組み立てられた取り外し可能接続部分を溶接する事は禁止。組み立てに使用する締め金具(ボルト・ナット等)は ISO スタンドアード強度規定 8.8 以上である事。

図 J-47、J-50、J-53、J-56、J-57 に表記されている取り外し可能形状は 13 ページに記載されている補足補強バー等のみに使用可能とし、メインバー・フロントバー・側面ハーフバー・側面バーには使用を禁止する(図 J-2、J-3、J-4 参照)。

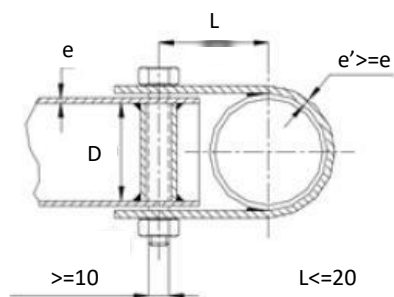
$$L \geq D$$

$$D \geq 10(3/8')$$

 図 J-47	 図 J-48
 図 J-49	 図 J-50 $L \geq D$ $D \geq 10(3/8')$
 図 J-51 $L1 = L3 > 18$ $L2 \geq 36$ $D = 8$	 図 J-52 $L1 = L3 > 36$ $D = 10$

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4



Lは必要最小限の長さ
クランプの幅は最低でも 25mm
以上有すること

図 J-53

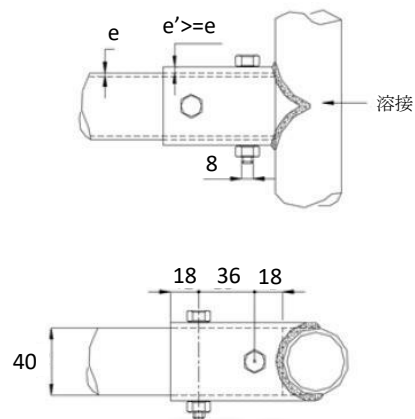


図 J-54

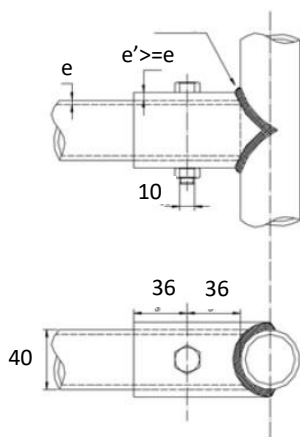


図 J-55

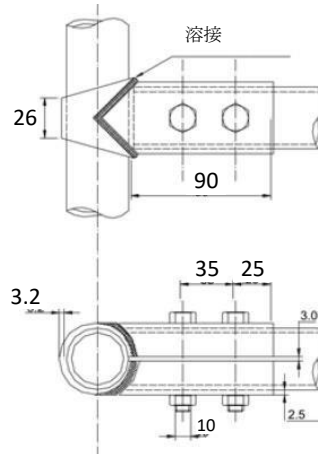


図 J-56

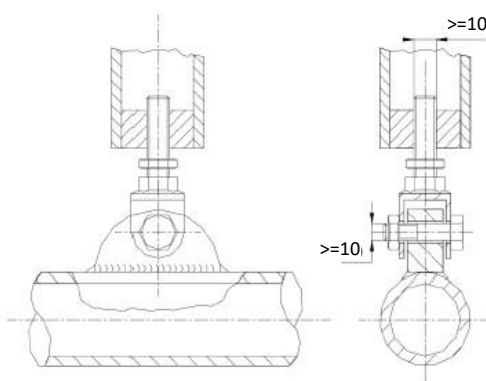


図 J-57

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

ボディシエル・シャーシへの取り付け:

最低限の取り付けポイント

- ・ フロントバーの各 A ピラー下に 1 つずつ
- ・ 側面バーの各 B ピラー下に 1 つずつ
- ・ メインバーの各 B ピラー下に 1 つずつ
- ・ 後方バーの各 C ピラー下に 1 つずつ

フロントバー、メインバー、側面バー、側面ハーフバーの取り付け:

各取り付け位置には最低 3mm 厚の鋼製プレートを設置する事。

各取り付けポイントにはボディシエルに溶接された最低 3mm 厚 + 120mm² 面積の鋼製プレートを設置し、最低 3 つのボルトで取り付ける事。各ボルト間の距離は 60 度を下回らない事 (パイプセンターから各ボルトセンターまで測った角度 - 図 J-60 参照)。

鋼製プレートは最低限の面積 (120mm²) がボディシエルと接触している事 (図 J-60 ~ J-66 参照)。図 J-62 の場合は鋼製プレートをボディシエルに溶接する必要はない。

使用する締め金具 (ボルト・ナット等) は最低直径サイズ M8 および ISO スタンダード強度規定 8.8 以上のものを使用し、戻り止めナット又はロックワッシャーを使用する事。

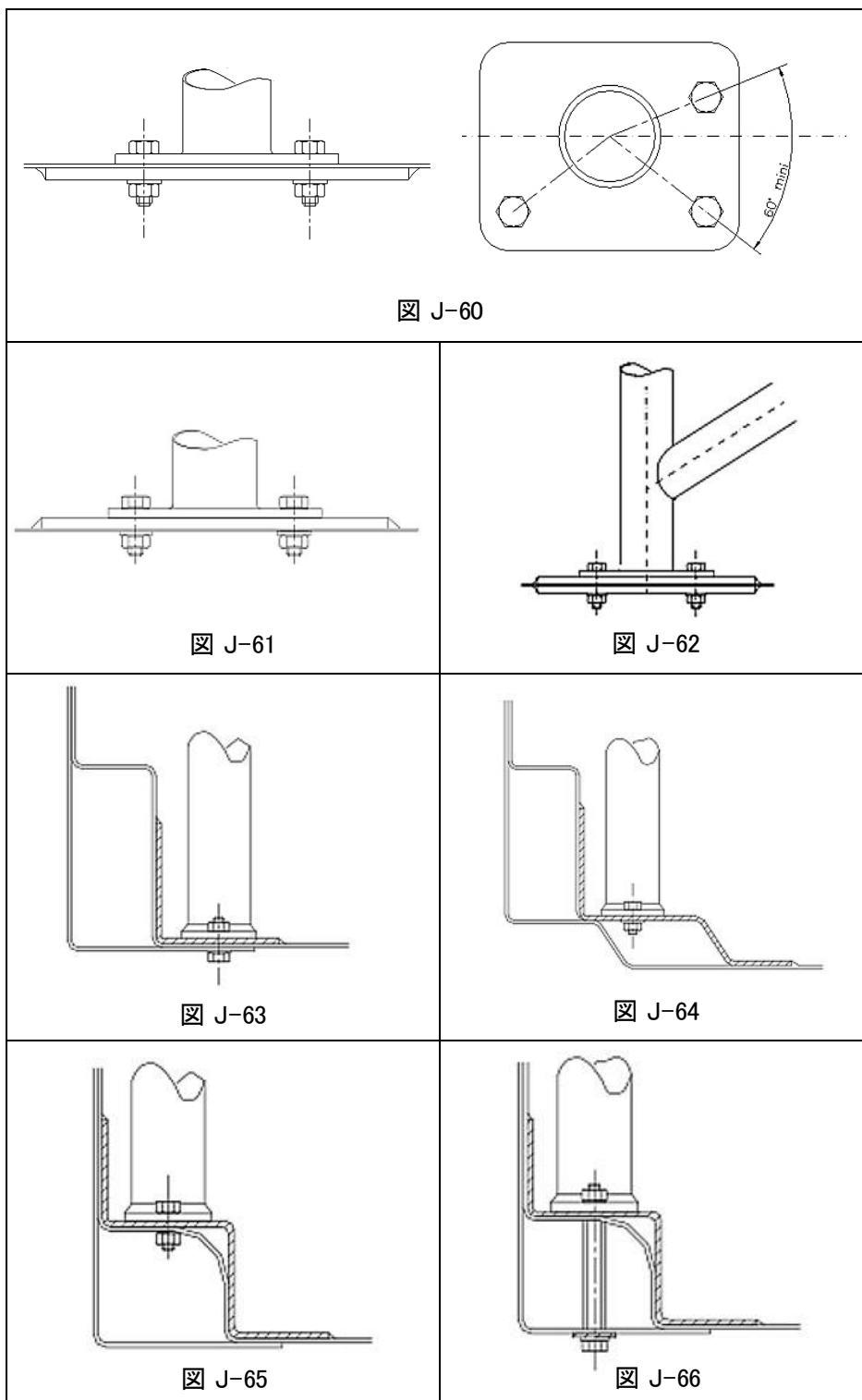
鋼製プレートをボディシエルに溶接する方法の代用として下記チャートに従ったサイズの鋼製プレートをボディシエル外側からサンドイッチする方法を使用すればプレートを溶接しなくても可 (図 J-69 参照)。下記チャートに従ったサイズの鋼製プレートをボディシエルに溶接した場合はサンドイッチするプレートは必要ない (図 J-70 参照)。

車体重量		最低面積	最低一辺長
鋼製プレート	700kg 以下	65mm ²	55mm
	701kg から 1150kg まで	75mm ²	65mm
	1151kg 以上	100mm ²	75mm
サンドイッチプレート (鋼製)		45mm ²	同サイズの鋼製プレート

後方バーの取り付けポイント:

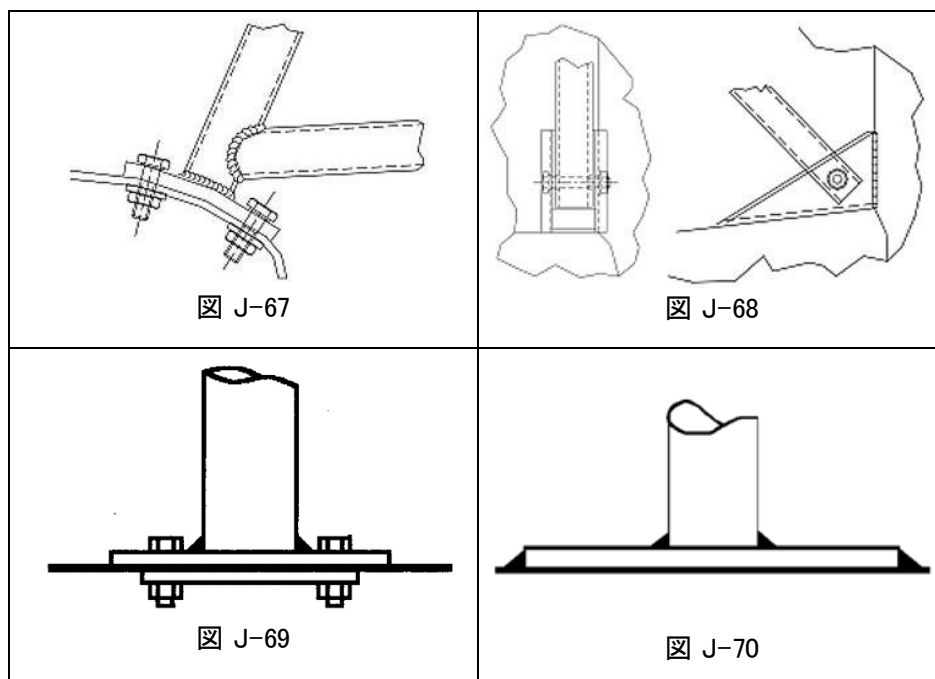
各後方バーは最低 60mm² 面積の鋼製プレートを設置し、最低 2 つの最低直径サイズ M8 および ISO スタンダード強度規定 8.8 以上のボルトで取り付ける事 (図 J-67 参照)。代用として 1 つの最低直径サイズ M10 および ISO スタンダード強度規定 8.8 のボルトを二面せん断 (図 J-68 参照) として使用する事も可能とする。この場合、各プレートは最低 3mm 厚および後方バーにはボルト穴用のブッシュがしっかりと溶接されている事。

FORMULA DRIFT International Championship **2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4**



FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4



3.3. バラスト

バラストは車両に重量を増加する目的以外の役目をしてはならない。

各車両は 50 lbs (22.68Kg) までのバラストの搭載を可能とする。バラストの搭載位置はリヤ車軸より前方に配置する事。各バラストブロックは 5lbs (2.26Kg) 以下とし、液体、ペレット、粒状で構成された物質は禁止。

バラストは最低直径 1/2 インチ (12mm) の Grade8 ボルトか同等のもので固定する事。

重量移動 (油圧や電子式を含む) が可能なものは禁止。

4. サスペンションとブレーキ

4.1. フロントサスペンション

OEM フロントクロスメンバーは純正品かつその年式とモデルのものが購入可能である事。オリジナルサスペンション設計を保たなければならない (ダブルウィッシュボーン、ストラット等) 改造された又は市販のサスペンションパーツ (ハブ・ナックルを含む) の使用は可。

サスペンションピックアップポイントを変更するパーツはボルトオンパーツでも禁止。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

ストラット方式のアッパーマウントポイントは OEM のサスペンションホール内に納める事（図 6、7 参照）。OEM ボルトパターンの変更は禁止で、そのままの状態ですべてのボルト穴を使用してアッパーマウントの取り付けを行う事。下図に載っていないタイプのストラットアッパーマウント取り付けタイプの車両は FORMULA DRIFT テクニカルサポートに問い合わせる事。

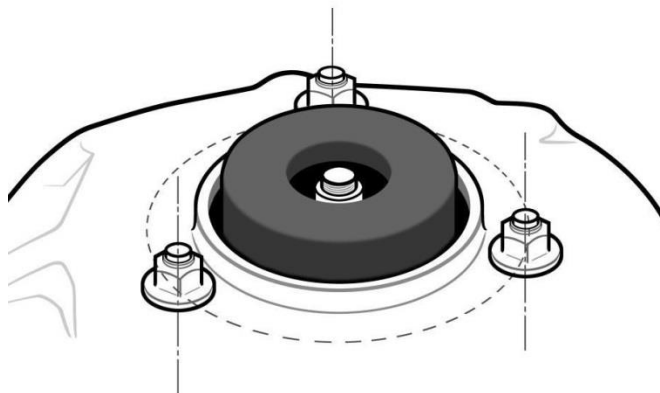


図 6

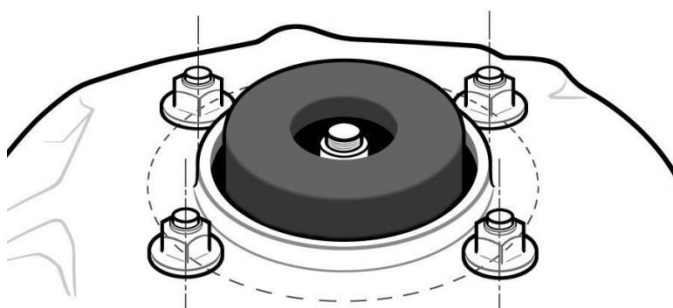


図 7

クロスメンバーは純正位置からどの水平角方向にも動かしてはならない。
オリジナルのサスペンションピックアップポイントの取り付けタブは純正のまま保ち、切断、溶接、曲げ、穴あけ、その他の改造を禁止とする。

フロントクロスメンバーはエンジンのオイルパンやスターターとのクリアランスと確保する時のみ加工が認められる。加工が行われた場合もオリジナルの接続ポイントは変わらない様にする事。その他の改造、切断、溶接、補強は禁止とする。

4.2. ステアリング

ステアリング部品（ラック、タイロッド等）の改造は無制限。フロントメンバーへの取り付けも含む。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

4.3. リヤサスペンション(ホーシングタイプ)

シャーシの純正取り付けポイントの変更は禁止。サスペンションピックアップポイントを変更するパーツはボルトオンパーツでも禁止。

純正サスペンション設計の変更は禁止(3 リンク、4 リンク等)

4.4. リヤサスペンション(独立タイプ)

OEM フロントクロスメンバーは純正品かつその年式とモデルのものが購入可能である事。純正サスペンション設計の変更は禁止(5 リンク、4 リンク、ストラット等)改造された又は市販のサスペンションパーツ(ハブ・ナックルを含む)の使用は可。

リヤクロスメンバー対シャシークリアランスのチャートは 2020 International シリーズは除外。

オリジナルのサスペンションピックアップポイントの取り付けタブは純正のまま保ち、切断、溶接、曲げ、穴あけ、その他(メンバーブッシュ、シャーシ接続部分を含む)の改造を禁止をする。

純正位置から最大 2 インチ (50.8mm) までサスペンションピックアップポイントの変更が認められている為、追加で取り付けタブを装着する事を可能とする。

規定寸法は純正旋回軸から新たな旋回軸までの距離とする。(図 8 参照)

リヤクロスメンバーが存在する車両のみ適用。

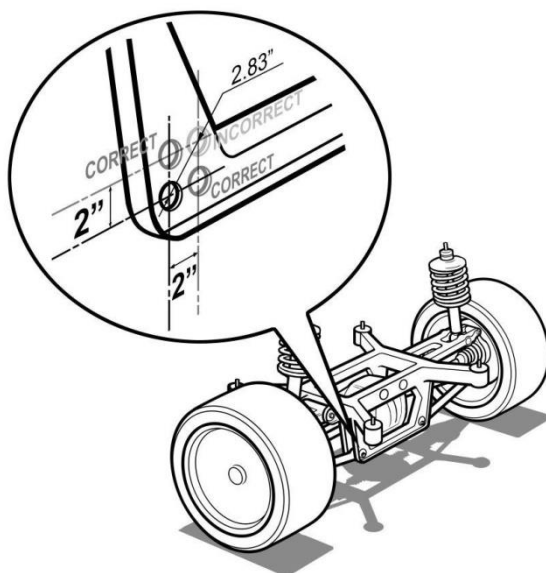


図 8

リヤメンバーはデフケースのマウント・移動の場合のみ加工が認められる。加工が行われた場合もオリジナルの接続ポイントは変わらない様にする事。その他の改造、切断、溶接、補強は禁止とする。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

4.5. ブレーキ

ブレーキは 4 輪共に作動しなければならない。
デュアルマスターシリンダーのペダル構造は可。
コックピット内に脱着可能なコネクターがついたブレーキラインの装着は禁止。
ドライバー操作可能なブレーキバイアス装置は可。
補助ブレーキ(機械式・油圧式サイド等)の装着は可。取り付け方法として主要ブレーキシテム(フットブレーキ)と完全に分離したシステムおよび直結した配管も認められる。
補助ブレーキ(機械式・油圧式サイド等)は後輪のみ操作できる事。

4.6. ホイール

ビードロック、ホイールスクリュウ等のタイヤとホイール間に装着する部品は禁止。

5. 駆動系

5.1. エンジン

エンジンの改造は無制限。但し、使用する燃料はガソリン、ディーゼル、またはエタノール配合とする。その他の燃料を使用する場合はテクニカルマネージャの承認が必要とする。液体類の漏れがあってはならない。

5.2. 冷却系

冷却系の改造は無制限とするが、クローズドかつ漏れがあってはならない。
自動ウォータースプレーの使用は認められるが、漏れがあってはならない。
もし冷却系のラインがドライバーに露出するコックピットを通過する場合は、0.036 インチ (0.914mm) 厚スチール製、または 0.059 インチ (1.499mm) 厚アルミ製のものでカバーする必要がある。フロアは液体が溜まらない様なデザインである事。

使用可能な冷却水は真水のみ。NEO 製の「Keep Cool」や Redline 製の「Water wetter」等の使用は可。

最低 1Qt(0.946L) の容量があるラジエーターキャッチタンクの装着を必要とする。キャッチタンクはしっかりと取り付け、ドライバーから隔離する事。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

5.3. オイル系

オイル系の改造は無制限とするが、クローズド(閉配管)かつ漏れがあってはならない。

オイルタンクがコックピットやトランクなど、乗員を露出する位置にある場合は 0.036 インチ (0.9144mm) 厚スチール製、または 0.059 インチ (1.4986mm) 厚アルミ製のものでカバーする必要がある。

フロアは液体が溜まらない様なデザインである事。

最低 1Qt(0.946L) の容量があるオイルキャッチタンクの装着を必要とする。キャッチタンクはしっかりと取り付け、ドライバーから隔離する事。

全てのエンジン部品またはオイルクーラー、Accu-sump、ドライサンプタンク、オイルフィルタ、オイルライン等の外部装置は純正フレームレール、純正バンパー・パイプバンパー構造の間に設置し、守られている必要がある。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

5.4 燃料系

燃料タンク:

燃料系システムの改造は無制限。但し、使用する燃料はガソリン、ディーゼル、またはエタノール配合とする。その他の燃料を使用する場合はテクニカルマネージャの承認を必要とする。

燃料タンクの位置を変更している車両は安全タンクの使用が必要となる。安全タンクは囊が内蔵されている金属製容器が認められる。純正燃料タンクを使用する場合は純正取り付け方法のまま純正の取り付け位置で純正の鉄プレートで囲まれている事。

ドラッグレースタイプのタンクの下側から燃料ラインを繋げるタイプは禁止。安全タンクは SFI 28.1 規定を満たすものを推奨する。

燃料タンクはコックピットからスチール製またはアルミ製のバルクヘッドで恒久的に隔離する必要がある。ハッチバックタイプの車両はバルクヘッドがシャーシに固定されていなければならない。ハッチバックそのもの、または他の可動部分をバルクヘッドの一部とみなす事は認められない。燃料タンクを室内に設置する場合はロールケージ 構造内に収める事を推奨する。

安全タンクまたは燃料ラインの設置のためのフロアの加工は可。

横転時の燃料流出を防ぐために安全タンクはフラップバルブ装置が必要。

燃料関連はコース上、スタートライン、グリッドで漏れてはならない。必要であれば通気孔ラインの燃料漏れ防止に Discriminator Valve を設置する事。

燃料ライン:

燃料ラインは高圧タイプを使用し、稼動部分と干渉しないようにしっかりとボディーに固定されている必要がある。

リヤクウォータガラス、リヤウィンドー、またはトランクからの給油を安易にする為の Dry-break fuel-filler の使用は可。

安全タンクと給油口を繋ぐ給油ホースは 0.036 インチ (0.914mm) 厚スチール製、または 0.059 インチ (1.499mm) 厚アルミ製のものでカバーする必要がある。尚、この給油ホースの一部は柔らかい材質でワンウェイフラップバルブも装着し、接触事故などでズレが生じた場合に対応できる設計にする事。

5.5. NOS (Nitrous Oxide・ニトロ)

NOS ボトルは純正フレームレール、純正バンパー・パイプバンパー構造の間に設置し、守られている必要がある。プラスチック製のブラケットの使用は禁止。室内に NOS ボトルを設置する場合は車外に放出できる圧力リリースバルブ装置が必要となる。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

5.6. 排気系

排気系の改造は無制限。但し、排気の出口はリヤ車軸より後方または純正位置に設置しなくてはならない。マフラーは必要ない。

5.7. スターター

全車両は正常に作動するスターターの装着が必要となる。

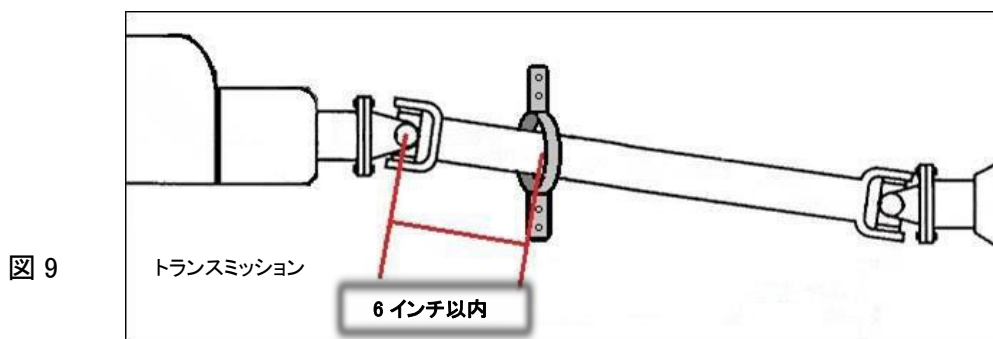
5.8. トランスミッション

全車両は正常に作動するリバースギアが必要となる。

トランスミッションおよび、またはファイナルギア設定の改造は無制限。但し、駆動輪はリヤのみとする。

5.9. プロペラシャフト

プロペラシャフトの前方のユニバーサルジョイントから 6 インチ (152.4mm) 以内の場所にボディにしっかりと固定されたプロペラシャフト保持ループの着用が必要となる (図 9 参照)。プロペラシャフト保持ループは最低 0.25 インチ (6.35mm) 厚 x 2 インチ (50.8mm) 幅の鋼製ストラップ、または 0.875 インチ (22.225mm) x 0.065 インチ (1.651mm) 厚のパイプで構成され、プロペラシャフトのユニバーサルジョイントの破損時に保持できる様に固定する。
(Summit Racing- Part number SUM-G7900 参照)



5.10. トラクションコントロール

トラクションコントロールやその他の「ドライバー補助」機能 (速度センサー、線形変換器、プロペラシャフト回転数、ステアリングポジション等に限らず) は禁止。ホイール速度センサーとプロペラシャフト回転数は除去する事。

5.11. データ

FORMULA DRIFT は限定した車両、または全車両にデータ取得装置を設置する場合がある。これらのシステムは審査またはその他のテクニカル内容に使用される。

収集されたデータは FORMULA DRIFT が所有権を持っており、各チームと FORMULA DRIFT の間で機密に扱われるが、審査関連に使用されたデータは必要とみなされた上に他チームに公開する可能性がある。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

システム設置が必要となった場合、その装置の使用方法是 FORMULA DRIFT から配信される書物 (Supplemental Regulation、Bulletin、Memo 等に限らず) によって公表される。

6. 電気系

6.1. バッテリー

バッテリーはしっかりと固定され、「+」ターミナルは完全に絶縁され他の金属部品との接触を避ける必要がある。

バッテリーの配置変更は可。配置変更されたバッテリーは 2 本の最低直径 3/8 インチ (9.525mm) のボルトでボディに固定しなければならない。J ボルト・フックの使用は禁止。

バッテリーをコックピット内に配置する場合はしっかりと固定された密閉 BOX の中に設置し、通気口と排出口を確保する事 (図 10 参照 例: Taylor Cable- Part number 48103)

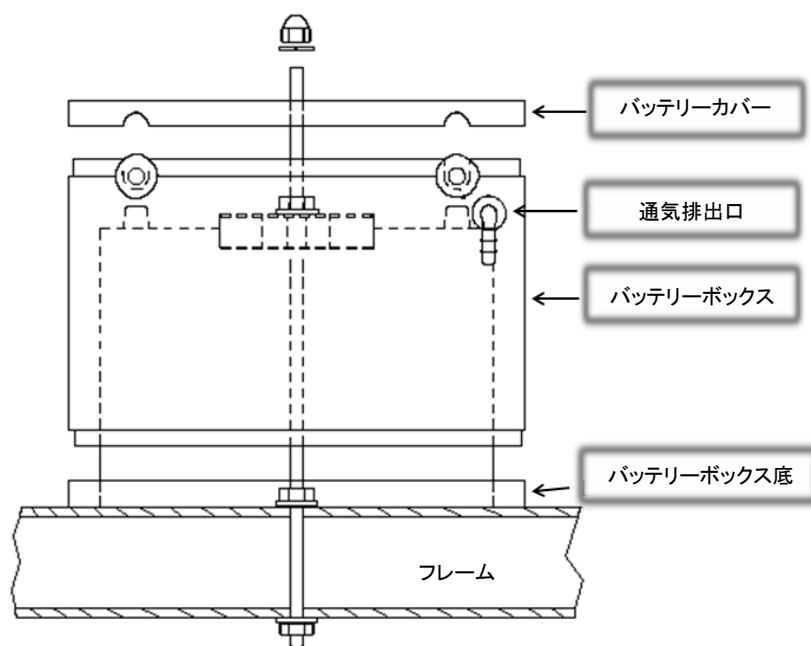


図 10

2 本の直径 3/8 インチ (9.525mm) ボルトを使用してバッテリーBOXを貫通し、フレームにしっかりと固定する事。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

6.2. マスターカットオフ

マスターカットオフスイッチは全てのエンジンおよび電子機能(電動式消火装置以外)を切る機能とし、フロントウィンドーの下部の車両外車両助手席側に設置する必要がある。マスターカットオフスイッチは分かりやすく「OFF」とマーキングする事。

マスターカットオフスイッチ関連の配線やリレー等はしっかりと絶縁する事。

7. ボディ(外装&内装)

7.1. ボディパネル

車両は OEM の見た目を保つ必要があり、各ボディパネルは汚れやダメージのない状態で競技会にふさわしい外見である事。

全てのボディパネルは塗装され、しっかりと固定されている必要がある。

アフターマーケットのパネル、フロントおよび、またはリアバンパー、サイドスカート、ウイング等の装着は可。ワンピースで完成されているフロントボディは禁止。

フロントおよびリアにはバンパーレイnfォースを装着すること。サイズは 25φ 以上でフレームレールの幅を満たしていること。無加工のものであれば、純正のバンパーレイnfォースでも可。

オーバーフェンダーは図 11 に従い装着する事。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

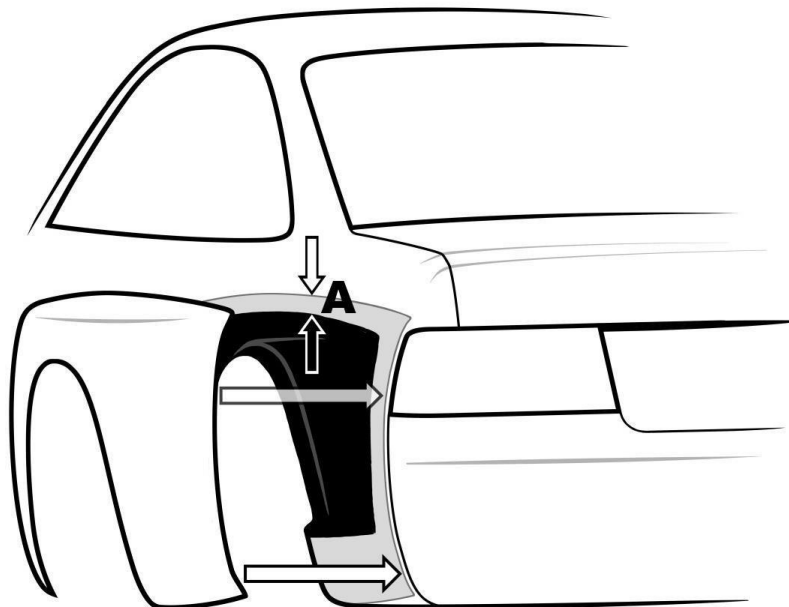


図 11

OEM としてまたは OEM 代品として設計されていないボディパネルを使用する場合はテクニカルマネージャの承認が必要となる。

外側のドアハンドル・ロック機能は撤去しても可。ドアハンドルを純正位置から変更する場合は新しく設置されたハンドルが正常に機能し、分かり易い様にマーキングしてある事。内側のドアハンドル・ロック機能は正常に機能し、ドライバーが速やかに車から出れる事。

7.2. ウイング（2020 International シリーズは除外）

7.3. フロントウィンドー

フロントウィンドーは OEM ガラスまたは OEM 代用品を使用し、ひび等がない事。
Lexan 樹脂や Polycarbonate 製の様なガラス以外の代用品を使用する場合は、最低 0.1875 インチ (4.7625mm) 厚を満たしたものをしっかりと固定し、センター部分に最低 0.0625 インチ (1.5875mm) 厚および 0.750 インチ (19.05mm) 幅のアルミ材を使用し室内からしっかりと補強する事。

7.4. ウィンドーとウィンドー抑制

ドア、リヤクウォーター、リヤウィンドーは、非常時の安全対応のため、外部より車内が目視できる必要がある。

ドア、リヤクウォーター、リヤウィンドーのガラスは OEM またはしっかりと固定された最低 0.125 インチ (3.175mm) 厚の透明なポリカーボネート製である事。コース内では両フロントウィンドーが OEM ガラス、Lexan 樹脂・ポリカーボネート製、またはウィンドーネットで覆われている事。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

車種、元々の車両構造、テクニカルレギュレーションに基づいた車両の各所構造変更により、本項目に合致しない場合は、テクニカルマネージャの承認が必要となる。

乗員はアームストラップを使用することにより、窓を開けたままでの走行が可能となる。コンバーチブル(オープン)車両のドライバーはアームストラップを着用する事。

7.5. ワイパー

正常に機能するワイパーを装着しなければならない。

7.6. ミラー

外部に 2 個の後方確認用ミラーの設置が必要。ドライバーが車両左右の後方を確認できる様に設置する事。

7.7. ボンネットピン

ボンネット最先端から 24 インチ (60.96cm) 以内にボンネットピンを最低 2 個均等に設置する事。純正ラッチは除去する事。

7.8. ステッカー

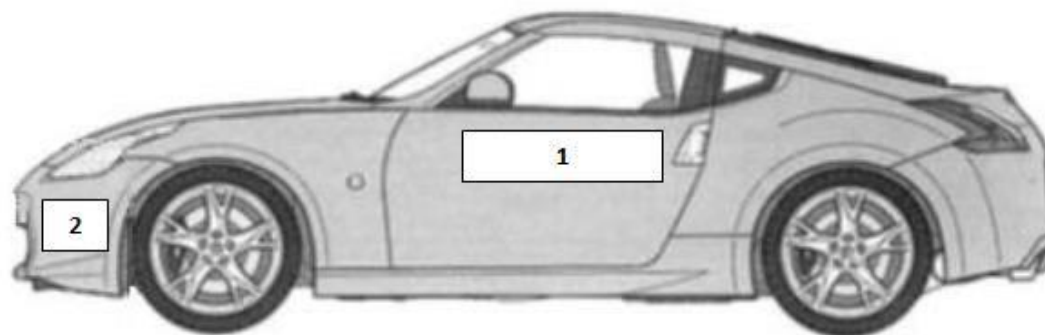
FORMULA DRIFT 必須および、またはその他のステッカーやマーキング等は決められた配置に装着されなければならない。

FORMULA DRIFT はいかなるステッカー、マーキング、その他のアイテムの排除または隠す権利を持っている。

ステッカー配置:

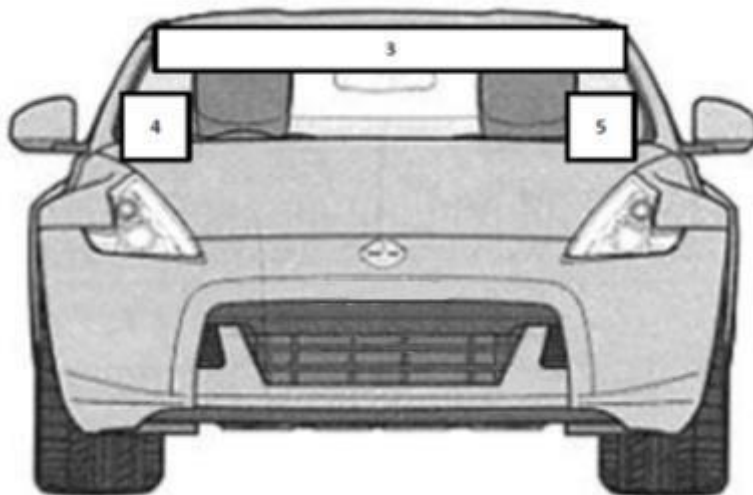
全車両は FORMULA DRIFT 必須 (Supplemental Regulation、Bulletin、Memo 等) に示された) のステッカーを装着する必要がある。

FORMULA DRIFT ステッカー配置サンプル:



FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4



ステッカー配置:

1. Formula Drift ゼッケン#とドライバー名(各サイドに1枚ずつ)
 3. Formula Drift フロントウィンドーはちまきステッカー(1枚)
- ※2,4,5 のデカール指定はなし

イベントによっては限定スポンサーのステッカーまたは成功報酬制度必須ステッカーの装着が必要となる場合がある。

全車両は上記指定された場所にナンバーステッカーを装着しなければならない。各ステッカーの加工は禁止とする。規定を守らなかった場合は最低\$500 の罰金となる。

7.9. 牽引器具

下記に従って前後に1つずつ設置する事。

- ・材質の動定格荷重が総重量を上回る事
- ・穴の直径が最低 40mm ある事
- ・金属製の場合は車両表面から 75mm 以上突出しない事
- ・周辺のボディカラーとは対照的な色である事
- ・見つけにくい配置の場合は「TOW」の文字で表記するかボディカラーとは対照的な色の矢印でマーキングする事

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

7.10. ライト

OEM ライト:

全ての OEM ライトは取り外してはならない。ブレーキランプ、ヘッドライトは通常動作しなければならない。テールランプ(ブレーキおよびランニング)は OEM の状態の赤色のままで、スモーク加工などは禁止。ブレーキランプの作動を電子式、機械式、油圧式、リレー式、その他の方法で改ざんする事は禁止する。赤色系のヘッドライトの使用は禁止。

第三 LED ブレーキランプ:

LED ブレーキランプはリアウィンドー上部のルーフパネル(取り外し不可の場所)に配置する事。

※LED ブレーキランプは Formula Drift Japan から入手可能。

※フロントウィンドー上部には装着しなくてもよい。

※Formula Drift の LED ブレーキランプは長さ 36 インチ(914.4mm)であり、長さの加工は禁止。配線の接続は現存するブレーキランプ回路に繋げる事。

7.11. 内装

車両の内装はプロ意識を持った清潔な状態である事。

不必要または固定されていないものは全て除去する事。

内装カーペットやアンダーコート等は全て除去する事。

Supplemental Restraint System(SRS-エアバッグ等)は全て除去する事。

7.12. ダッシュボード

ダッシュボードは純正または純正代用品でないとならない。代用品は純正と同じ寸法と配置位置である事。

7.13. ステアリングホイール

ステアリングホイールは木製以外であれば制限なし。

8. ドライバー安全設備

8.1. ヘルメット

全ての乗員はコース内でヘルメットを着用する必要がある。以下に記載されたヘルメットのみ認められる:

Snell Memorial Foundation – SA2005, SA2010, SAH2010, SA2015

SFI Foundation – Spec 31.2, Spec 31.2A FIA 8860-2004, 8860-2001

フルフェイスヘルメット以外は禁止。

コース内では必ずチンストラップ(あご紐)を締める事。

ヘルメット外に露出する体毛は耐火性の衣類でカバーする必要がある。尚、髭があるドライバーは耐火性の衣類(バラクラバ等)をヘルメットの下に装着する事。

事故等でダメージを負ったヘルメットは FORMULA DRIFT に引渡し、認証機関で検査される。事故詳細も同封する事。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

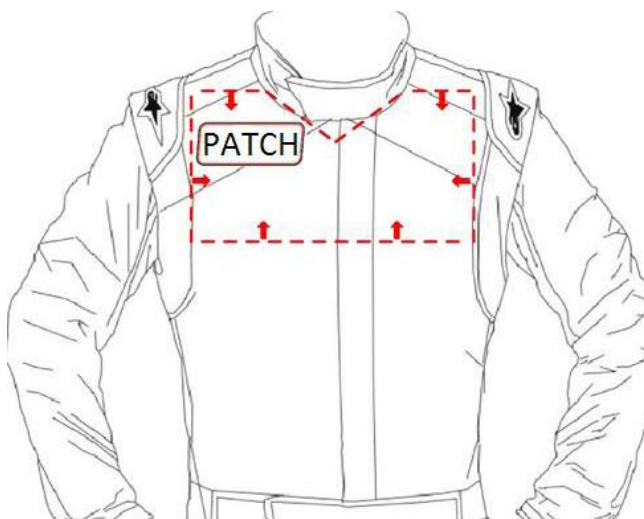
8.2. レーシングスーツ

レーシングスーツは SFI Spec 3.2/A/5 以上または FIA 2000 Specs ホモロゲーションを満たすワンピース(上下が分かれていないもの)の耐火性かつ胴体、首、足首、手首、全てを覆う構成とされている必要がある。マルチレイヤーの製品を推奨する。

レーシンググローブ、シューズとソックスは耐火性で SFI Spec 3.3/5 以上または FIA 8856-2000 Spec を満たしている事。各衣類は元々新品時に開いていた以外の穴や破け等がない事。

耐火性アンダーウェア(下着)の着用を推奨する。

全てのドライバーは各レーシングスーツの右胸上部と左腕上部に FORMULA DRIFT シリーズパッチを装着する必要がある。その他のオフィシャルスポンサーパッチの着用も必要になる可能性もある。パッチデザインのデジタルファイル入手は FORMULA DRIFT に問い合わせる事。



FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

8.3. 眼鏡

ドライバーが使用する眼鏡は U.S. Government Standard (米政府基準) を満たしたセーフティガラスタイプである事。

8.4. シート

シート:

全車両は最低二つのレーシングシート(ドライバー用と助手席用)が装着されている事。

2020 International シーズンには FIA 基準の「HALO」ヘッドプロテクションタイプのものをドライバーシートに推奨するが義務ではない。

FIA シートホモロゲーションラベル サンプル

	In compliance with : FIA Standard 8855-1999
	Manufacturer Name : Name of Manufacturer
Serial n° :	xxx xxx
Model :	Model Name
Homologation N° :	CS.xxx.xx
Date of Manufacture :	MAY 2012

ホモロゲーションラベルは確認出来る場所にある事。

シートサポートシートサポートは FIA テクニカルリスト No.12 (側部、下部等) を参照。

シートレール・ブラケット:

シートやその他のサポートの装着時に使用する金物類は SAE Grade 5 同等か、それ以上かつ直径 5/16 インチ (7.938mm) である事。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

8.5. ハーネス(シートベルト)

全乗員は下記を満たすレーシングハーネスを着用する事。

FORMULA DRIFT のイベントに参加する全乗員は練習、予選、本戦の走行時に 4 点式、5 点式または 6 点式ハーネスを常時着用する事。

4 輪自動車用の最低 4 点式ハーネスの着用が必要となる。ハーネスは 2 インチ(5.08cm) または 3 インチ(7.62cm)のラップベルト、3 インチ(又は SFI 38.1 Head and Neck Restraint と同時に使用する場合は 2 インチで可)のショルダーストラップである事。

使用するハーネスは SFI または FIA ホモロゲーション規定を満たす事。

全ハーネスはラップベルト、ショルダーストラップとサブストラップを一度に解除できるクイックリリース構造である事。

SFI 認証:

ハーネスは SFI Spec 16.1 または 16.5 を満たしている事かつショルダーストラップ、ラップベルト、サブストラップ各部分に製造年と月が示されている事。各認証は製造日から 2 年のみ有効となる。

SFI 16.1 規格のベルトは 3 インチのラップベルトが必要。ショルダーストラップは SFI 38.1 Head and Neck Restraint と同時に使用する場合のみ 2 インチ使用可。

SFI 16.5 規格のベルトは 2 インチまたは 3 インチのラップベルトが必要。ショルダーストラップは SFI 38.1 Head and Neck Restraint と同時に使用する場合のみ 2 インチ使用可。

FIA 規格:

ハーネスは FIA 8853/98 Spec を満たしている事かつショルダーストラップ、ラップベルト、サブストラップ、各部分に有効期限年が示されている事(有効期限はその年の年末まで有効)。認証有効期限は 5 年プラス購入月までとする。

ハーネスに切れ目、ほどけ、バックルの曲がりや破損、強い衝撃に見舞われた、テクニカルマネージャに指示された場合は有効期限に関係なく交換する必要がある。上記の状態が発見された場合はテクニカルマネージャに認証ラベルを切断されるので、交換する事。

ショルダーストラップは独立したタイプのみ使用可能で、「Y タイプ」や「H タイプ」は禁止。尚、ショルダーストラップを胸位置で繋げるタイプも禁止。ショルダーストラップはシート後方の 12 インチ(30.48cm)以内に取り付けする事。取り付け角度は肩から後下方向へ 0 から 20 度までの角度内に収める事。シートから取り付け位置までにハーネスが干渉する物があってはならない(Figure 1)。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

ラップベルトは骨盤位置から後方に最適値を 60 度とした位置に取り付ける事(Figure 1)。ラップベルトは骨盤をしっかりと包む形で着用し、シートから取り付け位置までにハーネスが干渉する物があってはならない。クイックリリースバックルの上部が臍の 1 インチ(2.54cm)下に来る様に調整する事。

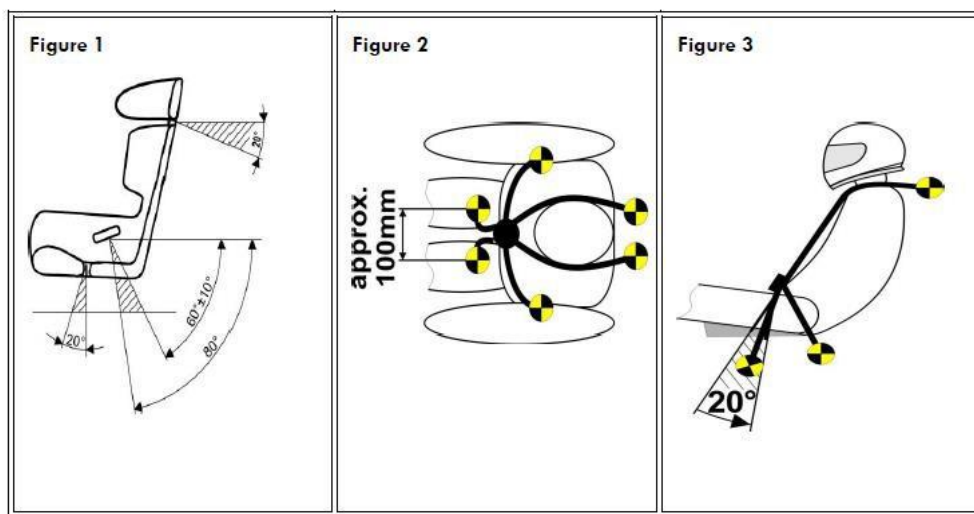
ハーネスの取り付けボルトは最低 SAE Grade 5 規格を使用する事。取り付け位置はできる限りロールケージまたはフレームの一部を利用する事。それが無理な場合は大型のワッシャーを使用し、衝撃の負荷を分散できるようにする事。アルミフロアへの取り付けは 禁止。

シングルまたはダブルサブストラップはフロアに取り付ける事。フロアにボルト留めする時はボディ下(裏)に補強プレートを使用する事。フロアがスチール製でない場合は、別途スチールプレートを作成する、またはフレームを横切る強化バーを装着し最低でも衝撃負荷 1200lbs (544.31Kg)に耐える設計である事。

全てのハーネスは製造元の取り付け説明に従って装着、または SFI Guide to Seat Belt Mounting (Figure 2)に従う事。

クリップタイプの取り付け金具のストラップはアイボルトに装着した後にコッターピンまたは安全ワイヤー等でクリップが不意に開く事を防ぐ事。

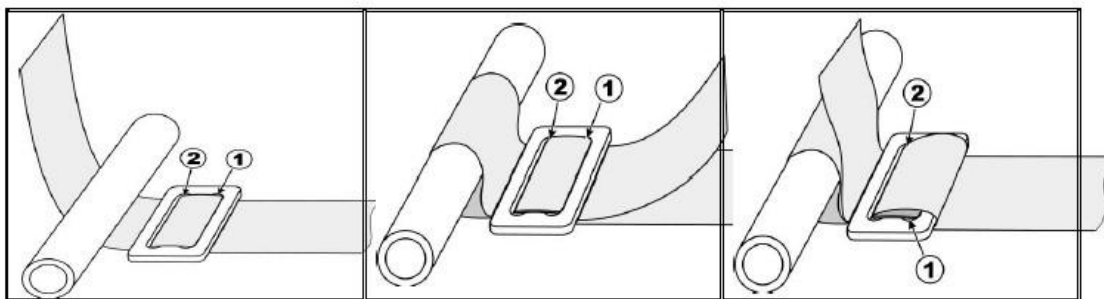
コンバーチブル(オープン)車両のドライバーはアームストラップを着用する事。



FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

The figure below is the preferred method for harness attachment to harness bar.



8.6. アームストラップ

窓を開けた状態又はウィンドーネットを付けない状態で走行する場合はアームストラップが必要。コンバーチブル(オープンカー)の場合は必ずアームストラップを着用する事。

8.7. Head and Neck Restraint

SFI 38.1, FIA 8858-2002 または 8858-2010 規格の Head and Neck Restraint の着用が義務付けられている。

SFI 38.1 規格の HANS は 5 年毎に製造元で再認証を受ける必要がある。認証有効期間は SFI ラベルに記載されている年月から 5 年間とする。

FIA 8858 規格の HANS は再認証を受ける必要はないが、テザーのラベルに記載されている年月が現在から 5 年以内である事。

大きな衝撃を受けた場合はテザーを新しいものに取り替える事を推奨する。

8.8. 消火システム

2020 International シーズンには車内搭載消火システムの設置を推奨するが義務ではない。

全車両は下記チャートに従った消火システムを設置する事：

イベント種目	承認消火システム	タイプ	最低量	最低消火基準	効力期限
ドリフト	粉末状 BE / ABE (メモ③参照)	内圧ゲージ 装備 (メモ①参照)	0.9 Kg	5B	6 年 (メモ②参照)
	泡状 AFFF / AR-ARFF / AR-FFFR		1.0 Liter	5B	メーカー仕様に従う

メモ：

① 各消火器には内圧ケージが付いている事。ケージには仕様可能区間(緑色でマーキング等)が表記されている事。

② 車両オーナー・ドライバーは各消火器を定期的に点検し、内圧や最低量が適量を満たしている事を確認する事。

③ ドライバウダー(粉末状)タイプの消火器は固まりを防ぐために定期的に振り混ぜる事。

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

消火器の取り付けブラケットはクイックリリースタイプのものを使用し、ドライバーがノーマルシートポジションからハーネスを着用したまま届く場所に設置する事。

各消火器は点検およびチャージが有効期限内である事。

9. タイヤ

9.1. 適合タイヤ

2020年度より適合タイヤルールを設定、実行する。

From 2020, approved Tire Rule will be enforced.

9.2. 認証タイヤメーカー・種類

以下の表、メーカーごとの指定種類のみ使用可能。

Below is the Approved Tires List:

※2020/7/26 認証タイヤ追加

MAKE	MODEL
5FIVEX	GERUN 051S
ACCELERA	Accelera 651*
ACHILLES	123S
BFG	RIVAL S v1.5
BRIDGESTONE	RE-71R , RE-71RS
DUNLOP	DIREZZA ZIII
FALKEN	615K +
FEDERAL	595 RS-RR
GOODRIDE	SPORT RS
GOODYEAR	Eagle RS sport S-spec
GT RADIAL	SX2
HANKOOK	RS4
KENDA	KR20A
KUHMO	ECSTA V720
NEXEN	SUR4G
TOYO	R1R
TRI-ACE	RACING KING*
VALINO	08R*
VITOUR	TEMPESTA ENZO V-02R , V-03R
WESTLAKE	SPORT RS
YOKOHAMA	A052 , AD08R
ZEKNOVA	SuperSport RS, RS606 R4
ZESTINO	ZTS-5000

*200 treadwear model only

9.3. サイズ規定

最大幅285サイズ(タイヤ側面表示285サイズまで)

Maximum allowed tire width is 285. (per tire's sidewall engraving)

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

9.4. タイヤと車体重量の適合性 (2020 International シリーズは除外)

Tire to weight compliance:(Not enforced in 2020 International series)

9.5. タイヤ測定方法 (2020 International シリーズは除外)

Tire width measurement(Not enforced in 2020 International series)

9.6. タイヤの改造

いかなるタイヤの改造も禁止する。タイヤの「グルーピング」や「シェーピング」も禁止。トラクションコンパウンドやその他のタイヤの物理的特性を変化させる物質の使用は禁止する。

タイヤウォーマー等、人工的にタイヤの温度を変化させるものは禁止する。タイヤのバランスを内部の液体または変動する重しなどの使用を禁止する。

9.7. クレーム申告 (2020 International シリーズは除外)

Tire claiming(Not enforced in 2020 International series)

9.8. タイヤ適合リスト追加依頼

9.2 認証タイヤメーカー・種類に記載の無いタイヤでそのタイヤの使用を希望する場合、記載無きタイヤメーカーからの申請を受け付ける。

申請には市場で販売されている使用可能な最大サイズのタイヤと申請書類を FORMULA DRIFT JAPAN に提出し検査を受け、承認を取らなければならない。

検査、承認については Formula Drift Competition Director により承認される。

その可否の決定について一切の意義申し立ては申し立てできない。

なお、検査の性質上、数か月の検査期間を要する。

REQUEST TO ADD A NEW MODEL TO APPROVED TIRE LIST

Tires manufacture not on the current approved list may apply for an approval.

Tires approved for use in FORMULA DRIFT JAPAN must be readily available in Japan domestic market and the information containing the maximum tire size and its tire sample must be approved by FORMULA DRIFT JAPAN.

The approval procedure is determined by FORMULA DRIFT US Competition Director and there will be no exceptions.

The approval procedure will take several months.

9.9. タイヤ検査

参加者 Formula Drift スタッフ及びテクニカルマネージャの検査依頼に従う義務がある。如何なる場合でもタイヤの提出を示唆された場合、その依頼に従わなければならない。

また、検査により違反が発覚した場合、重大なペナルティーが課せられる。

Tire Impounding:

Any tire used in FORMULA DRIFT JAPAN event is subject to random inspection by FD staff or technical manager. Teams must present a tire sample for inspection to FORMULA DRIFT JAPAN when asked to do so.

Severe penalty will be given to any violation.

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

9.10.タイヤ制限

認証リストに記載されたタイヤは既存の量産されているタイヤに限る。
(商品のコンパウンド、トレッドウェア、トレッドの深さが考慮されているため)
プロトタイプや量産されていないタイヤは使用禁止。

Tire Limitation:

Only the approved tires listed will be eligible for competition in the 2020 season of Formula Drift Japan. (The approved tire models are based on the exiting product line compound, treadwear, and tread depth)
No experimental tires will be allowed.

9.11.不正タイヤ使用による罰則

参加者が使用するタイヤに不正が発覚した場合重大な罰則が課される。
参加チームは故意、不知による使用においてもペナルティーを受けなければならない。違反の過失がタイヤメーカーにあった場合でもその罰則は違反が判明したチーム及び、その違反タイヤメーカーを使用していたすべてのチームに対してペナルティーが課せられる。罰則についての一切の異議申し立ては受け付けない。罰則に関しては、すでに終了してしまっている戦績からも課すことができる。その場合にすでに付与された賞金や賞典などは返却しなければならない。

Penalties:

Competitors are responsible for compliance with the regulations and will be subject to severe penalties. Penalties will be given whether the teams knew or did not know about the violation.
If any of the above rule is violated, there will be severe penalties to the team in violation as well as other teams using the same tire manufacturer.
This will include, but not limited to:
-The tire manufacture can be banned from use in FORMULA DRIFT in JAPAN and US.
-The season points, prizes, and prize money may be taken away not only from the team in violation, but all teams using the same tire manufacture involved in the violation.

10 電源及びインカーカメラの設置

IN- CAR / ON-CAR VIDEO AND AUDIO EQUIPMENT

10.1 DC電源

参加車両は2020年度、インカーカメラの設置におけるカメラ用DC12Vシガーソケットを配備しなければならない。
走行状態で電気が通電し、カメラが作動できる電源用ソケットとする。
(一般車両のアクセサリ電源的なものでシガーソケットとする)

DC Power:

From 2020 season, each vehicles must be equipped with DC12V cigar socket power for in-car video equipment.
The cigar socket must always be powered when the vehicle is ON and provide enough power for the camera equipment.

FORMULA DRIFT International Championship

2020 PRO テクニカルレギュレーション International Version 1.4

10.2. インカーカメラ

2020年より審査における検閲情報やより質の高い判断素材の確保のため、テスト導入でインカーカメラ(以下、カメラ)の設置を参加車両すべてに義務つける。

カメラは主催者より該当車両に貸与することとし、主催者からの取り付け指示をもって、取り付け及び配線、管理を参加チームで行う。

なお、カメラのデータは、主催者からの指示に従い適宜提出し、データ管理は主催者で行うこととする。

カメラ欠落などの起因で運転に支障が出る場合でも主催者には一切の意義申し立てはできない。よって参加者はより正確に取り付けるよう心がける事。

In-Car camera:

From 2020 season, all vehicles must be equipped with an in-car camera to assist with judging and to provide more high quality contents.

Each team is responsible for making the camera mounts and the necessary wiring.

All video data must be submitted to FORMULA DRIFT JAPAN and will be managed by FORMULA DRIFT JAPAN.

FORMULA DRIFT JAPAN will not be responsible for any occurrences or driver errors due to the camera equipment falling off. Therefore, all equipment must be securely set within the vehicle.

10.3. 肖像権

インカーカメラによって収録された映像の肖像権はMSC株式会社に帰属する。その映像の使用権利に一切の意義は申し立てない。

Video Rights

The rights of the video contents will be in the property of MSC Co. Teams will not be able to claim against the video rights.