

改善箇所・指摘項目

Rd1
Rd2
Rd3
Rd4
Rd5
Rd6
チーム名
ゼッケン・ドライバー名
チーム代表者名
連絡先
Technical Team /
備考

車両メーカー			
モデル名・型式			
車体ナンバー			
搭載エンジン型式	過給機付き	<input type="checkbox"/>	NOS 付き
搭載ミッションメーカー	Hパターン	<input type="checkbox"/>	シンケーシャル
搭載デファレンシャルメーカー	クイックチェンジ	<input type="checkbox"/>	
抹消登録済み	<input type="checkbox"/>		
チーム名			
ゼッケン番号	ドライバー名		
チーム代表者名			

点検・制作中において、文章だけなので不明な点が多数出ると思います。

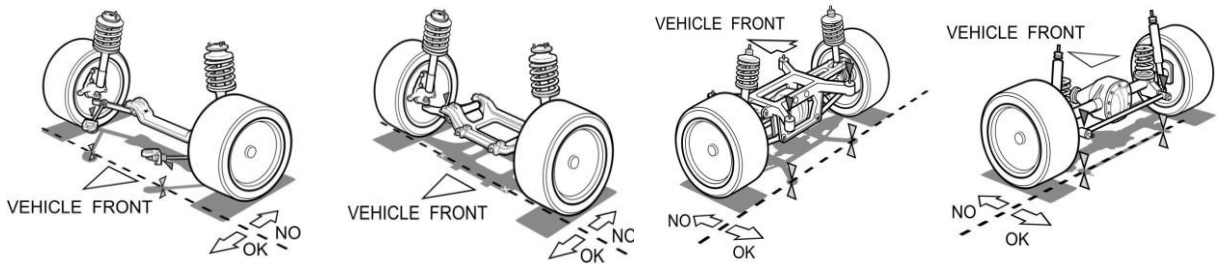
その際はつど写真などで確認の連絡をください。

各々の文章への解釈があると思いますが、確認もせずに施工して自分が正しいという主張は、一切認められません 我々の解釈が優先されます。

以上の理由で、初戦車検時に車検の規格に合わない車両の走行は一切できません。

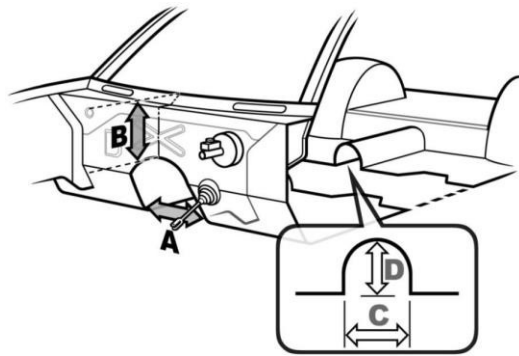
それと、シーズン途中に車検の規格に合わない部分が発覚した場合も同様で、そのレースで走行ができない場合とポイントを獲得したのちの発覚である場合は、ポイント剥奪等のペナルティーが発生します。

以上の事は、我々オフィシャルが見落としていたではないかと言う類の主張も一切受け付け致しません。



フレーム、または、フロアパンは純正出荷時の状態(OEM)を保たなければならない、前方および後方のサスペンション取付ポイントまたはサブフレーム取り付けポイントの垂直面間でユニボディは軽量などの目的で切るなどの一切の改造・加工禁止です。

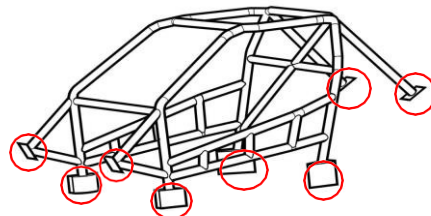
規定に対して問題になる加工はしていません。



エンジン本体のどの部分も、元のファイアウォール(バルクヘッド)の垂直線を超えてトランスミッショントンネルに入ることはできません。

ファイアウォールの穴は、コントロールとワイヤーが通過するための最小サイズである必要があり、エンジンコンパートメントからドライバーコンパートメントへの液体や炎の通過を防ぐために完全に密閉されている必要があります。

規定に対して問題になる加工はしていません。



ロールゲージの取り付けはアンチホイールイントリュージョンを含めてボディーへの取り付けは8ポイントまでです。

フレームへの取り付けは 8ポイント以内です。

ドアバーからシャーシ、ユニボディ、のロッカーパネルにガセットやアタッチメントを取り付けてはいません。

ロールケージすべて溶接で取り付けられています。

ケージのどの部分もファイアウォールを貫通していません。

ストラットタワーとファイアウォールの間に追加のブレース(補強)を取り付けていません。

バーパッドドライバーのヘルメットがロールケージと接触する可能性のある場所、およびベースに沿ってパディングが必要です。

パディングは、SFI仕様45.1またはFIA8857-2001に適合している。

すべてのロールケージチューブは、すべての材料で(38mm×2.5mm)以上である必要がありパイプに破損の形跡があってはなりません。

すべての溶接部は目視検査され、次の条件が満たされた場合に許容されるものとします。

溶接は、パイプ接続部分1周りで連続していなければなりません。

溶接部に亀裂があってはならない。

溶接部の研削は禁止されています。

溶接金属と母材の間に完全な融着があるものとします。

すべてのクレーターは、溶接部の断面まで充填する必要があります。

アンダーカットの深さは0.254mm以下でなければなりません。

取り付けプレート・ボックス

ロールケージ取り付けプレート各取り付けプレートまたはボックスは、少なくとも2.0mmの厚さの鋼でなければなりません。

各取り付けプレートまたはボックスは、車両の構造に完全に溶接されている必要があります。

ケージ構成

すべてのフープ構成とダウンチューブは床から始まる必要があります。

いくつかの構成が許可されます 該当するスタイルは？



メインフープには、シャーシ/ユニボディに取り付けられたリアに伸びる2つのブレースが必要です。



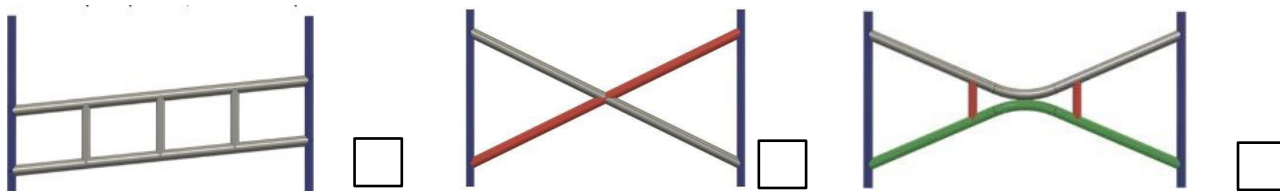
リアブレースのフレームへの取り付けは右の図のように取り付ける。



サイドプロテクション' (ドアバー)

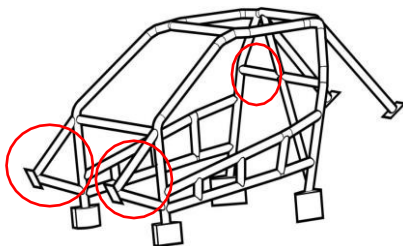
「NASCAR-STYLE」バーを取り付けて、ドアの外板まで延長することもできます。(ラダータイプ)この3タイプが許されます。

該当するスタイルは



アンチホイールイントルージョンバー

フロントダウンチューブとベースプレートからファイアウォールに向かって前方に1組のチューブが必要ですが、パネルを貫通してはいけません。



アンチホイールイントルージョンバー規格どおり取り付けられている。



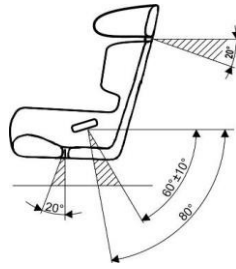
ハーネスバー

ショルダーハーネスを巻き付けて固定する水平バーが必要になります。

材料はメインフープと同じ材利用で製作してください。

メインフープに取り付けますが、ショルダーハーネスの角度が規定値になるように取り付けして下さい。

。



ハーネスバーは、規定どおりハーネスが取り付けられるように取り付けてあります。

バンパー

すべての車両には、フロントバンパーとリアバンパーが装備されている必要があります。無加工の純正ボディパネルと純正バンパーホースメントの使用は可能です。純正バンパーホースメントを撤去した場合、バンパーはスチールパイプで作る必要があります。バンパーは、(外径約 26mm 1インチ) から約 45mm 1.75インチ)の中空で、肉厚が約 2mm 0.063インチ)から約 4mm 0.125インチ)以内です。すべてのバンパーは中空の状態を保っている必要があります。

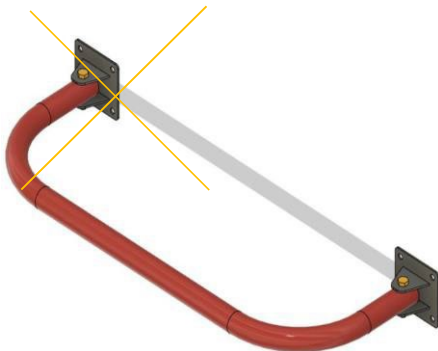
純正のバンパーホースメントです。

チューブのバンパーが装着されています。

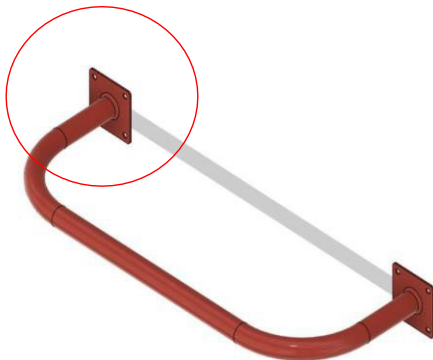
片側に最低4本の、3/8インチまたはM10以上のボルトで車両に固定するか、バンパーが車両から外れないように、ロールケージと同じ方法で溶接する必要があります(「2.2.3接続」に準ずること)。

M10 (T7)グレード以上のボルトで固定されている

溶接で固定されている



このタイプは許可されません



固定タイプ



クイックリリースタイプ



バンパーの取り付け角度は前後10度以内に取り付けてあります。

バンパーフレームに直接固定する必要があります。ショックアブソーバー/ダンパー、スプリング、ピボット、スリップジョイントの使用は許可されません。前後共にバンパーフェイスの開口部からチューブバンパーを目視できる場合、同じ地上高の高さから金属製のネット等で覆う必要があります。

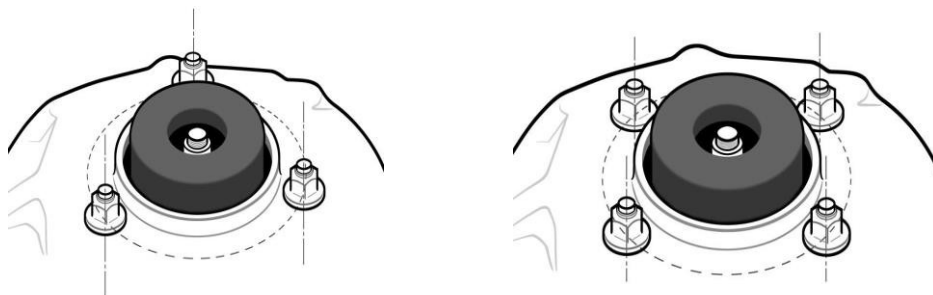
バンパーは、フレームに直接固定してあります。

サスペンション

- A. コックピット内でドライバーが調整可能なサスペンションは許可されません。スタビライザーやショック/ダンパーアジャスターがありますが、これらに限らず電気式アクティブ制御は使用禁止です。
- B. リモートを含むいかなる手段によっても、走行中(競技中)でのサスペンションの変更や調整は許可されません。

いかなる種類のアクチュエーター、サーボ、またはモーターも許可されません。

コックピット内で調整可能なアジャスト機構及び電気式デバイスの装着はしていません。



上の図マクファーソンストラットタワー アップアマウントの点線のサークルから外へはショックの取り付けをオフセットできません。

ショックのオフセットは点線サークルの内側です。

シャーシのOEMボルトパターンは変更せず

純正ボルト穴を加工せずストラットアップアマウントを取り付けてあります。

フロントサブフレーム・クロスメンバーは純正の取り付け位置に残しておく必要があります。どの水平面でもサブフレームを移動することはできません。

フロント サブフレームの移動は一切していません。

すべての元のサスペンションアームの取り付けタブは元の位置にとどめる必要があります。いかなる種類の改造・加工 切断、溶接、曲げ、穴あけ、などは許可されません。

いかなる種類の改造・加工 切断、溶接、曲げ、穴あけ、などはしていません。

フロントサブフレーム・クロスメンバーは、オイルパン/スターターのクリアランスとステアリングラックの再配置をする場合のみ加工を許可する。

フロントサブフレーム・クロスメンバーは、幅全体にまたがる1つの面の少なくとも1つの主要メンバーが無傷(無加工無改造)のままである必要があります。これにより、サブフレーム・クロスメンバーの元の寸法が保たれます。その他の変更、切断、溶接、強化 補強などは許可されていません。

フロントメンバーを加工している場合 元の寸法が保たれます。

その他の変更、切断、溶接、強化 補強などはしていません。

リアサスペンション- ライブアクスル(ホーシングアクスル)

シャーシへの取り付けポイントは、変更せずに

工場出荷時の元の位置に取り付けられている

リアサスペンション-独立 マルチリンク

純正OEMのでなお且つノーマルである必要があります。

すべての元のサスペンションおよびサブフレーム取り付けタブは、元の位置にとどまる必要があります。

シャーシマウントへのサブフレームブッシングを含め、いかなる種類の切断、溶接、曲げ、穴あけ、または変更も許可されません。

以上の規定に対して問題になる加工はしていません。

リアサブフレームは、ディファレンシャルの取り付けまたは再配置を可能にするように変更できます。後部サブフレームは、サブフレームの幅全体にまたがる少なくとも1つの主要なメンバーを保持する必要があります。

これにより、サブフレームの元の寸法が損なわれません。切断、溶接、強化(過度な補強デフの下上で左右繋ぐ補強ブレース)などなどの他の変更は許可されていません。

リアサブフレーム・クロスメンバーはノーマルです。

クイックチェンジを取り付けているが、一部は残してあり過度の補強はしていません。

ブレーキシステム

プライマリブレーキシステムは、4輪すべてを油圧で作動しています。

カーボンファイバー、カーボンセラミック、およびカーボンバリエーションのブレーキまたはローターは許可されていません。

以上のカーボンファイバー、カーボンセラミック等の素材のローターは使用していません。

ホイール

ホイールは、ビードシートのプロファイルと寸法を含め、乗用車での使用がJWL JWL-T VIA DOT承認されている必要があります。

カーボンファイバーまたはハイブリッドカーボンファイバー/アロイホイールは使用できません。

承認されているホイールです。

エンジン

エンジンオイルの漏れはありません。 冷却水の漏れはありません。

冷却システムラインがドライバーのコンパートメントまたは運転席側に開いているトランクエアに配管が配置されている場合、それらは1mmのスチールまたは1.3mmのアルミニウムでできているクラッシュブルな金属エンクロージャー(覆い囲込む構造)によってドライバーから分離されている必要があります。エンクロージャー(覆い囲込む構造)の床は、液体が溜まらないように設計する必要があります。

室内を通る冷却ラインは金属エンクロージャーで覆ってあります。

冷却システムに冷却水として使用出来るのは水のみです。MOTYS M667 クーラント添加剤 推奨。NEO「KeepCool」やRedline「WaterWetter」などの冷却水用添加剤が許可されています。

規程の冷却水を使っています。

最低でも容量が1リットルのラジエーターリザーブタンクが必要です。リザーブタンクはしっかりと固定し、運転室から密閉及び運転室外へ設置する必要があります。

冷却水リザーブタンクを取り付けてあります。

ウォーターライン、クーラー、ポンプ、タンク、など、エンジンの動作をサポートするすべてのエンジンコンポーネントと外部コンポーネントは、純正のサイドメンバー純正のフレームレールと純正のバンパーホースメントまたはパイプ(バー)で作られたバンパーホースメント構造の内側でフレームなどに保護されるよう設置する必要があります。

すべてサイドメンバーとバンパーの内側に設置してあります。

エンジンオイルタンクが運転席のコンパートメントエリア、または運転手に開放されているトランクエリアにある場合は、1mmのスチールまたは1.3mmのアルミニウムでできた金属製のエンクロージャー(覆い囲込む構造)でドライバーから分離する必要があります。

室内にあるオイルタンクオイルラインは金属エンクロージャーで覆ってあります。

最小容量が1リッターのオイルキャッチタンクが必要です。

キャッチタンクはしっかりと固定し、設置する必要があります

。

オイルキャッチタンクを運転室外へ取り付けてあります。

オイルクーラー、アキュサンプ、ドライサンプタンク、オイルフィルター、オイルライン、パワーステアリングなど、エンジンの動作をサポートするすべてのエンジンコンポーネントと外部コンポーネントは、純正のサイドメンバー純正のフレームレールと純正のバンパーホースメントまたはパイプ(バー)で作られたバンパーホースメント構造の内側でフレームなどに保護されるよう設置する必要があります。

。

すべてサイドメンバーとバンパーの内側に設置してあります。

純正の燃料タンクが保たれている場合、タンクは純正の場所に、純正のボディーパネルで囲まれ

た状態で純正の出荷時の方法で取り付けする必要があります。

純正の出荷時の方法で取り付けられています。

安全燃料タンクは、燃料タンクを移動したすべての車両に必要です。

安全燃料タンクは、金属製の容器に封入されたブラダーで構成されているものとします。安

全燃料タンクの取り付けフレームは、車両に溶接する必要があります。

ボルトオンサポート構造は禁止されています。

以上の条件に合った形で、安全燃料タンクは取り付けられています。

車両横転時の漏れ防止のフラッパーバルブが取り付けられている。

燃料ラインとフィッティングは高圧タイプで、可動部品に干渉しないように配管し、しっかりと絶縁してユニボディまたはシャーシに取り付ける必要があります。

燃料ラインを運転室に通すことはできません。

燃料ラインは、以上の条件で取り付けられている。

NOS(亜酸化窒素)ボトルは、ボディラインの内側にしっかりと取り付け、純正のフレームレールと純正のバンパーまたパイプ形状のバンパー構造の範囲内で保護する必要があります。

すべてのNitrousボトルは、5年ごとに再認証され、最終検査日を示すためにスタンプが押される必要があります。

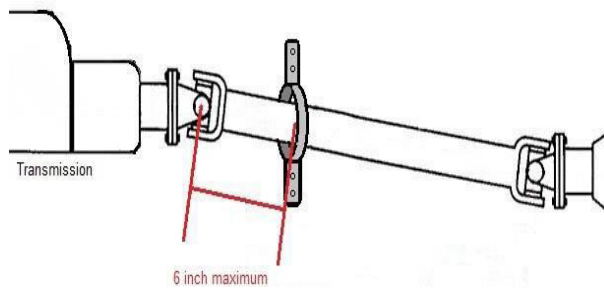
NOS(亜酸化窒素)ボトルは、以上の条件で取り付けられている。

トランスミッション

自動、タイマータイプ、空気圧、電気、電子、油圧シフトメカニズムは禁止されています。個々のシフトはドライバーの機能であり、手動で操作する必要があります。

パドルシフターは禁止されています。

シフターは、手動操作の物です。



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約 153mm(6インチ)以内の場所に、プロペラシャフト保持ループが必要です。

2軸式のプロペラシャフトはセンターベアリングから153mm(6インチ)以内の場所にも各軸にプロペラシャフトホジループの取り付けが必要となります。

プロペラシャフト保持ループは、約7mm(0.25インチ)厚×約51mm(2インチ)幅のスチールストラップ、または約2mm(0.065インチ)厚×約23mm(0.875インチ)長のスチールチューブでできており、ユニバーサルジョイントの破損時に、プロペラシャフトが保持できるように固定するものです。

プロペラシャフト保持ループは、以上の条件で取り付けられている。

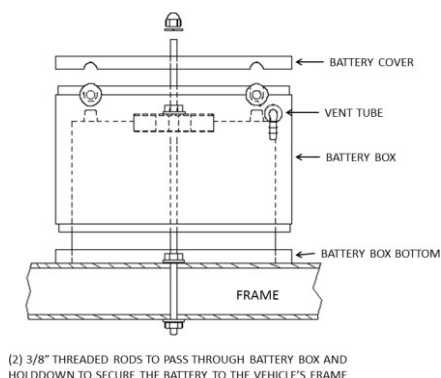
バッテリー

他の金属部品との接触を避けるために、バッテリーはしっかりと取り付けられ、プラス端子は完全に絶縁されている必要があります。

プラス端子は完全に絶縁されています。

移動したバッテリーは、少なくとも2本の直径 3/8 インチ (M10相当)のボルトで、フレームまたはモノコックに固定すること。プラスチック製のブラケットやJボルト、またはフックでの固定は純正状態であっても禁止されています。

移動されたバッテリーは、3/8インチ(M10mm)のボルトでしっかり固定してある。



バッテリーが運転室にある場合は、バッテリーをボックス(金属製)内に固定し、適切に通気および排出しながらユニボディ/シャーシにしっかりとボルトで固定した状態で、密閉ボックスに入れる必要があります。

3/8インチ (M10mm) のボルトでバッテリーをボックス内へしっかり固定されています。

マスターカットオフ

マスターカットオフスイッチは必須であり、電動式消火システムを除くすべてのエンジンおよび電気システム機能を完全に遮断するように配線する必要があります。

マスターカットオフスイッチは、車外のフロントガラスのすぐ下にある運転席側のカウルに取り付ける必要があります。マスター電気遮断スイッチは、フードを開いたり閉じたりして簡単にアクセスでき、下のデカールではっきりとマークされている必要があります。

遮断スイッチの電気端子および/または回路で使用されるリレーは、十分に絶縁されている必要があります。



マスターカットオフスイッチは、以上の条件で取り付けられている。

ドア

運転席・助手席のドアは、純正のヒンジを使用して ボディ に取り付けする必要があります。ドアを簡単に取り外しができるように加工/改造することは禁止です(ドアヒンジのクイックリリース化は不可)。

ドアは工場出荷時のラッチ機構を使用する必要があります内側と外側のドアラッチ/ロック操作機構は機能的であり、ドライバーが車両から出るために簡単にアクセスできる必要があります。

ドア・ヒンジ・ドアラッチ/ロックは、以上の条件で取り付けられている。

ウィンドシールド

フロントウィンドウはOEMガラス、またはOEM代用品を使用して下さい。

Lexan樹脂やポリカーボネート製のようなガラス以外の代用品を使用する場合は、最低約5mm (0.1875インチ)厚を満たしたものを使い、センター部分に最低 約2mm (0.0625インチ)厚および約20mm (0.750インチ)幅のアルミ材を使用して、室内からしっかり補強すること。フロントウィンドウはクリアーであり、色付きは禁止。

以上の条件のウィンドウが、取り付けである。

ポリカーボネートの場合 垂直ブレースを取り付けている。

ミラー

2つの外部のバックミラーが必要であり、ドライバーが車両の両側に沿って物体を見ることができるように配置する必要があります。

OEM取り付け位置にあるOEMミラーをお勧めします。

バックミラーは、以上の条件で取り付けられている。

ボンネットピン

ボンネット最先端から約610mm(24インチ)以内に、ボンネットピンを最低2つ均等に設置して下さい。元の純正ラッチは除去して下さい。

ボンネットピンの取り付けは、純正ラッチを取り外して取り付けられています。

けん引装置

けん引装置の定格荷重 が車両総重量を上回っていること。

穴の直径が約51mm(2インチ)以上。

金属製の場合は、バンパーカバーの表面より約77mm(3インチ)を超えて突き出たはけません。

トローリングフック・ストラップは、以上の条件で取り付けられている。

トローリングフック・ストラップ場所が、分かるように矢印のマークを付けてある。

ライト

すべてのOEMライトは所定の位置に取り付ける必要があります、ヘッドライト、テールライト、ブレーキライトは正常に機能する必要があります。

ブレーキライトとテールライトは赤のみで、スモークなど着色は禁止されています。ど

んな色の後ろ向きのストロボライトも固く禁じられています。

赤やオレンジ色のヘッドライトのバリエーションは禁止されています。

ヘッドライトの交換と変更は、コンペティションディレクターの承認が必要です。

電氣的、機械的、または油圧式の遮断スイッチ、リレー、などを使用してブレーキライトを何らかの方法で動作不能にするその他のデバイスの使用は固く禁じられています。

ヘッドライト、テールライト、ブレーキライトは正常に機能している。

サードブレーキライトストリップ

リアブレーキライトストリップは、固定された取り外し不可能なパネルまたは構造に取り付ける必要があります。更新されたブレーキライトストリップのサプライヤーリストについては、フォーミュラドリフ

トにお問い合わせください。ブレーキライトストリップの長さは36インチで、長さは36インチのままにする必要があります。50%以上が機能していない損傷したライトストリップは、競技前に交換する必要があります。

サードブレーキライトストリップは、以上の条件で取付け、正常に機能している。

インテリア

車内は清潔でプロフェッショナルな外観でなければなりません。

必須ではないアイテムはすべて削除する必要があります。

すべてのカーペットおよび/または消音材を取り除く必要があります。

エアバッグシステム(SRS)を削除する必要があります。

車内は、以上の条件を満たしています。

ダッシュボード

ストックまたはグラスファイバーストックのいずれかである必要があります。ダッシュボードの交換は、ストックダッシュボードの同じ寸法、外観、および位置である必要があります。

板金ダッシュボードは禁止されています。

ダッシュボードは、以上の条件を満たしています。

ドライバーの安全装備

7.1ヘルメット

オントラックセッション中は、すべての乗員が安全ヘルメットを着用する必要があります。以

下の基準を満たすことが認定されたヘルメットのみが許可されます。

1. スネル記念財団- SA2010、SAH2010、SA2015

2. SFI Foundation -仕様31.2A

3. FIA 8860-2004、8860-2001

フルフェイスのヘルメットが必要です。

ヘルメットバイザーは、オントラックセッション中は閉じる必要があります。

ヘルメットのあごのストラップは、オントラックセッション中は締める必要があります。

ドライバーのヘルメットの下から突き出ている髪は、耐火性の素材で完全に覆われている必要があります。顔の毛のあるドライバーは、耐火性の素材のフェイスシールド(目出し帽やヘルメットのスカートなど)を着用する必要があります。事故で損傷したヘルメットは、ドライバーまたはその代理人からFORMULA DRIFTに渡されるか、送付されるものとします。検査のために認証機関に転送されます。事故の詳細を含める必要があります。

ヘルメットの期限は、切れていません。

7.2 ドライビングスーツ

ワンピースのドライビングスーツが必要であり、耐火性の素材で作られ、SFI仕様3.2 / A / 5以上に認定されているか、首、足首、手首などの体を効果的に覆うFIA2000仕様に認定されている必要があります。多層レーシングスーツをお勧めします。

グローブ、シューズ、ソックスが必要であり、耐火性の素材であり、SFI仕様3.3 / 5以上またはFIA8856-2000、FIA8856-2018の認定を受けたものでなければならない。

機器の製造元が作成したものを除き、物品に穴、裂け目、またはその他の開口部があってはなりません。

耐火性のアンダーウェアをお勧めします。

すべてのドライバーとチームは、ドライバーのスーツとチームユニフォームの最上部の胸にFORMULA DRIFTシリーズのロゴワッペンを付ける必要があります。他の公式シリーズスポンサーパッチが必要になる場合があります。

ドライビングスーツ・グローブ・シューズ・ソックス・アンダーウェアの損傷(穴ほつれなど)ありません。

ドライビングスーツ・グローブ・シューズ・ソックス・アンダーウェアの期限切れていません。

7.3 眼鏡

使用する矯正眼鏡材料は、安全ガラスタイプである必要があります。

7.4 シート(座席)

すべての車両には、少なくとも2つの座席が必要です。1つは運転席用、もう1つは助手席用です。

運転席はFIA標準8855-1999に公認されている必要があります。

ドライバーの安全を担保するためにハロタイプ(サイドガイド付き)のバケットシートの使用が必須です

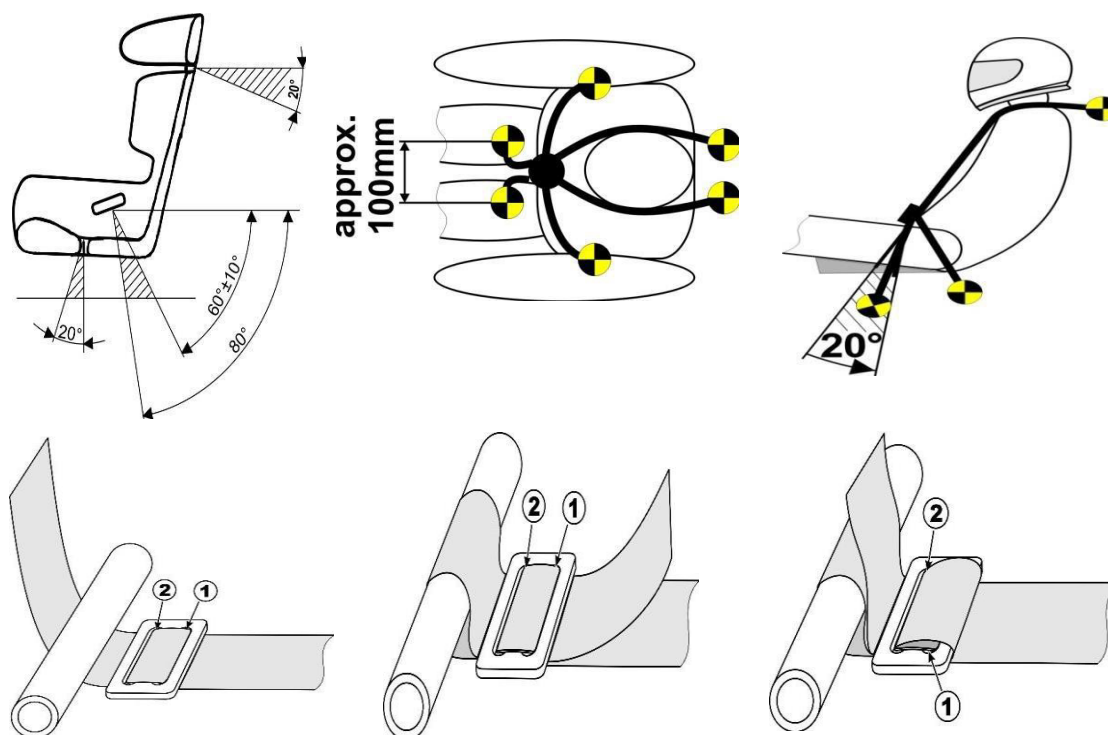
	In compliance with : FIA Standard 8855-1999
	Manufacturer Name : Name of Manufacturer
Serial n° :	xxx xxx
Model :	Model Name
Homologation N° :	CS.xxx.xx
Date of Manufacture :	MAY 2012

FIA公認シートの耐用年数は、シートラベルに記載されている製造日から5年です。

サンプルFIAシートホモロゲーションラベル:

ホモロゲーションラベルが表示されている必要があります。

シートの耐用年数(期限)は切れていません。



The figure above is the preferred method for harness attachment to harness b

ar.

シートベルト

すべての乗員は、これらの規制に準拠したドライバー拘束システムを利用するものとします。FOR MULA DRIFT EVENTSのすべての乗員は、練習、予選、およびレース中、常に次の仕様を満たす5ポイントまたは6ポイントの拘束ハーネスを使用する必要があります。自動車での使用には最低5点制が必要です。このシステムは、2または3インチのラップベルト、承認されたSFI 38.1頭頸部拘束と併用する場合は、3インチのショルダーストラップまたは2インチのショルダーストラップ、および最小2インチのウェビングを備えたシングルまたはダブルのサブストラップで構成されます。

すべてのハーネスベルトは、SFIまたはFIAホモロゲーションのいずれかを満たす必要があります。ラップベルト、ショルダーベルト、およびサブストラップハーネスに共通のシングルリリースが必要です。

SFI認証-ハーネスシステムはSFI仕様16.1または16.5に認証されている場合があります、ショルダーベルト、ラップベルト、およびサブストラップに適切なラベルを付ける必要があります。

SFI認定-各ハーネスには、特定の年と有効期限が印刷されています。

SFI 16.1ベルトには、3インチのラップベルトが必要です。承認されたSFI38.1頭頸部拘束と併用する場合、2インチの頭頸部拘束固有の肩が許可されます。

SFI 16.5ベルトには、2インチまたは3インチのラップベルトが付いている場合があります。承認されたSFI38.1の頭頸部拘束と併用する場合、2インチの頭頸部拘束固有の肩が許可されます。

FIA認証-ハーネスシステムは、FIAによって仕様8853/98に公認されている場合があります、ベルトの各要素に適切なラベルを付ける必要があります。FIAベルトの有効期限は、FIAタグにパンチまたは印刷された年の12月31日に有効期限が切れます。

FIAベルトの認証期間は、5年に加えて、購入した年の残りの月数です。

製造日に関わらず、ウェビングが切断/擦り切れている場合、バックルのいずれかが曲がっている/ひびが入っている場合、車両が激しい衝撃を受けた場合、または競技ディレクターの指示により、安全ハーネスを交換する必要があります。

これらの条件のいずれかが存在する場合、競技ディレクターはハーネスから認証ラベルを切り取るものとします。

その後、チームはベルトを交換する必要があります。個

別のショルダーストラップのみが許可されています。

「Yタイプ」および「Hタイプ」の構成は許可されていません。

胸の上の2つの肩ベルトを接続する胸骨ストラップは許可されていません。

ショルダーハーネスは、12インチ(12インチ)を超えないように、シートバックのできるだけ後ろに取り付ける必要があります。

ショルダーハーネスは、ショルダーポイントから水平に対して20度以下の角度で下向きに引いた線より上にあり、0度を超えてはならない。

ショルダーストラップは、乗員が着席したときに、取り付けポイントに干渉することなく(上、下、または左右に)シートバックを通過する必要があります。(図1)。

ラップベルトは、骨盤の後方、45度と80度で引かれた2本の線の間、水平より下、最適な角度60度で取り付けする必要があります(図1)。

ラップベルトは、取り付けポイントから干渉なしにシートを通過し、骨盤稜のすぐ下の骨盤を越えてバックルに到達する必要があります。

バックルの上部は、へそから少なくとも1インチ下に配置する必要があります。

ラップベルトアタッチメントは、ロード時にウェビングがエッジでロードされるのを防ぐために、ラップベルトが取り付けポイントで回転できるようにする必要があります、ハードウェアを平面で引っ張る必要があります。

すべてのベルトエンドハーネスの取り付けに使用される最小許容ボルトはSAEグレード5です。

フロアパンにボルトを取り付ける場合補強板は3mm以上の鉄板でフロア形状に合わせて溶接で取り付けること。

可能な場合は、シートベルト、ショルダーハーネス、および対サブマリンストラップを車両のロール構造またはフレームに取り付ける必要があります。

これが不可能な場合は、大口径の取り付けワッシャーまたは同等のものを使用して荷重を分散させる必要があります。アルミフロアパネル等のボルト締めはできません。

シングルまたはダブルの対サブマリンストラップは、車両の床構造に取り付けられ、金属同士で接続されている必要があります。

フロアパンを通るボルトは、本体の下側にあるバックアッププレートを使用する必要があります。シャーシにスチールフロアパンがない場合は、フレームレールを横切る鋼板またはバーと、各取り付けポイントで少なくとも1,200ポンドの最小荷重を受けるのに十分な強度のトランスミッショントンネルを提供するために、他の対策を講じる必要があります。

すべてのシートベルトシステムは、製造元の指示またはSFIシートベルト取り付けガイドに従って取り付けする必要があります(図2)。

「3バー」アジャスターをラップベルトまたはショルダーベルトに使用する場合は、取り付けポイントのできるだけ近くに配置し、最後のループで包む必要があります(図4)。

アイボルトに取り付けるバネ仕掛けのクリップ付きフックを使用するストラップは、クリップが開かないようにする小さな穴を通して、割りピンまたは安全ワイヤーを使用する必要があります。

以上の条件でしっかりと規定のボルト・アンカーは、規定の方法で固定してあります。

ハーネスの使用期限は切れていません。

コンバーチブル車両の乗員は、アームストラップを使用する必要があります。

頭と首の拘束具(HEAD AND NECK RESTRAINTS) HANS

SFI 38.1、FIA 8858-2002、または8858-2010に従って認定された頭頸部拘束は、練習中および競技中は常に軌道上で必要です。SFI 38.1デバイスは、5年ごとに製造元または認定製造元の担当者によって再認定される必要があります。各認証は、SFIラベルにパンチまたは印刷された月と年から5年間有効です。FIA 8858は再認証を必要としませんが、事故などで大きな衝撃を受けた場合は、新しいものに取り換えることを強く推奨します。

頭と首の拘束具(HEAD AND NECK RESTRAINTS)の期限は、切れていません。

消火システム

すべての車両には、消火器もしくは、消火装置システムが必要です。

ボトルは、計量によるフル充電の確認のために簡単に取り外せるように取り付けする必要があります。

ノズル出口はドライバーコンパートメントに向ける必要がありますが、ドライバーに直接向けてはなりません。燃料タンクコンパートメントとエンジンコンパートメントにもノズル出口があります。

燃料タンクコンパートメントが車両の下にある場合、またはストック燃料タンクが使用されている場合、3番目のノズルは燃料ラインが燃料タンク/セルから外れる場所またはOE燃料タンクアクセスパネルに向けられるものとします。すべての消防システムは、2年ごとに整備および再認定されるものとします。

このサービスの証明は、ボトルの外側に印刷する必要があります。テクニカルリストNo.16でFIAによって特別に承認された消火器システム、またはSFI仕様17.1を満たすシステムのみが許可されます。

7.8.1 承認された消火器システム

テクニカルリストNo.16でFIAによって承認されたもの、またはSFI仕様17.1に認定されたもの

注:FIAテクニカルリストNo.16にはFIAによって承認されたシステムがリストされていますが、FIAテクニカルリストNo.6のセクション3には、使用されている消火器システムのタイプに応じて必要な消火器の最小量がリストされています。少なくとも、チームは、カテゴリーN、A、Bの車両の運転室とエンジンに記載されている最小量の消火剤を使用するものとします。

すべてのシステムには、内容物の圧力をチェックする手段が装備されている必要があります。これは、Co2推進剤カートリッジを備えた非加圧システムには適用されません。

容器に表示されなければならない情報:

容量

消火剤の種類

消火剤の重量または体積

消火器をチェックする必要がある日付。これは、充填日または最後のチェック日から2年以内でなければなりません。

7.8.3 消火システムの取り付け

すべての消火器は適切に保護され、運転室に配置されている必要があります。

すべての場合において、それらの取り付けは25Gの減速に耐えることができなければなりません。すべての消火設備は、火災に耐える必要があります。

7.8.4 トリガーデバイス

車両の主要な電気回路に障害が発生した場合にすべての消火器を操作できる場合は、独自のエネルギー源を持つ任意のトリガーシステムが許可されます。

運転手は、安全ベルトを締めて通常の状態を着席し、ステアリングホイールを所定の位置に置いたときに、防火ブレーカースイッチまたは手動のプッシュ/プル装置を使用して火災システムを作動させる必要があります。このプライマリスイッチ/装置は、ダッシュボード、センターコンソール、または運転席側のAピラーに配置する必要があります、下の写真のデカールでマークする必要があります。ドライバーが使用する火災システム起動プライマリスイッチが運転席側のAピラーにある場合、2番目の火災システム起動スイッチは必要ありません。それ以外の場合は、2番目の火災システム起動スイッチ/装置を運転席側のAピラーに沿って取り付け、下の写真のデカールでマークする必要があります。

7.8.5 ノズル

ノズルは、システムで使用されている消火剤のタイプで使用するために、製造元によって指定されたものと同じ数およびタイプでなければなりません。

さらに、ノズルはメーカーが指定した場所に配置する必要があります。

7.8.6 安全ピン

ステーキング、グリッド、およびコース中は、すべての防火ピンを取り外す必要があります

消火器・消火システムは、25Gの減速に耐えることができるように取り付けられています。

消火器・消火システムの期限は、切れていません。

使用可能なホイールサイズは、19インチ11J 迄です。

認証されたタイヤで認証されたサイズを使用しています。