

「合意済み」
ロシア自動車連盟ドリフト委員会

「合意済み」
ロシア自動車連盟スポーツ用車両委員会

「承認済み」
ロシア自動車連盟スポーツ協議会

分類および技術的要件の付録 24

ドリフト用自動車に対する要件

目次

1. DC1 と DC2 級自動車に対する要件	1
2. DC1 級自動車に対する規定	19
3. DC2 級自動車に対する規定	20
4. DC3 級自動車に対する要件	22

一般要件

1. 安全要件

1.1 安全ロールケージ

すべての参加者の自動車には、以下の要件を満たすロールケージが装備されること。

製造者と規格	必要な書類
ロシア自動車連盟 (または FIA のメンバーである ASN) に認証された製造者により国際自動車連盟 (FIA) の国際モータースポーツ競技規則 (ISC) 付則 J 項 253.8 条の要件に従って製造されたもの	ロシア自動車連盟 (ASN) に指定された製造者の認証
ロシア自動車連盟 (または FIA のメンバーである ASN) に認証された製造者によりロシア自動車連盟 (または他の ASN) のホモロゲーションに従って 2014 年 1 月 1 日以前製造されたもの	ロシア自動車連盟 (ASN) に指定された製造者の認証
ロシア自動車連盟 (または FIA のメンバーである ASN) に認証された製造者によりロシア自動車連盟 (または他の ASN) のホモロゲーションに従って 2014 年 1 月 1 日～2015 年 7 月 1 日に製造されたもの	FIA に指定された製造者の認証
ロシア自動車連盟 (または FIA のメンバーである ASN) に認証された製造者によりロシア自動車連盟 (または他の ASN) のホモロゲーションに従って 2015 年 7 月 1 日以降製造されたもの	特別な紙上、ロシア自動車連盟 (ASN) 証明済み、FIA に指定された形状の製造者の認証

国際自動車連盟(FIA)の国際モータースポーツ競技規則(ISC)付則 J 項 253.8 条の要件に従って自分で製造されたもの（最高限の強制構成）	必要なし。競技別に、技術委員が許可に関して決定すること。
---	------------------------------

2016 年 12 月 31 日以前のドリフト競技の参加について競技用登録証明書に記録がある自動車では、製造時に、「分類および技術的要件」の付録 14 の要件を満たした、ウインドスクリーンピラーの補強を備えていない安全ケージを使用できます（FIA の国際モータースポーツ競技規則付則 J 項 253 条 8.3.2.1.4 節、図 253-15）。この補強は、図 1 で濃い色で強調表示されています。

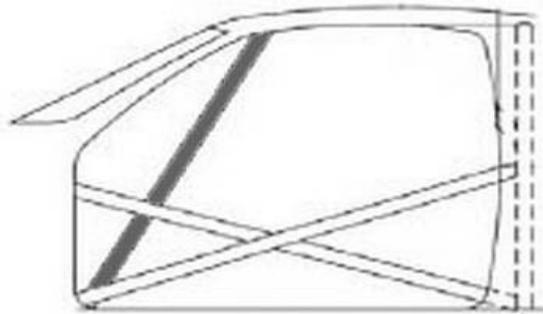


図 1

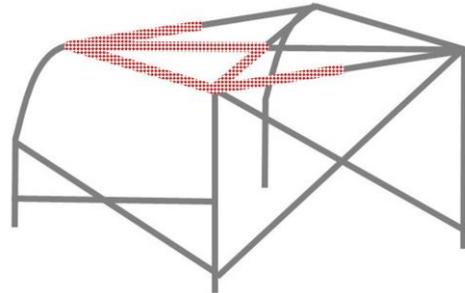


図 2

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 または SFI45.1、45.2 に合致するパッド(テクニカルリスト No.23 「FIA 公認ロールケージ被覆」を参照)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りません（両面接着テープ等使用）。

2022 年 1 月 1 日から、新造車には、FIA の国際モータースポーツ競技規則付則 J 項の 253 条、269 条の要件に合致した安全ロールケージが、ロシア自動車連盟（または他の ASN）に認証された製造者のみに製造されて設置され、FIA にしてされた書式で透かしの入った紙上の認証を持たなければなりません。

1.2 座席の固定

座席ブラケットとその取り付け点は、FIA の国際モータースポーツ競技規則付則 J 項の第 253-16 条の要件に合致しなければなりません。FIA 8862-2009 基準の座席の場合、その座席ブラケットは座席または車両と一緒にホモロゲーションされたものでないといけません。

クロスメンバーに座席を取り付ける場合、これらのパイプは第 253-16.2 条の要件に従って固定されるものか、ボディシェルに溶接されるものとします。クロスメンバーは、周囲全体に沿って当て板に溶接され、各当て板の面積が最低 4000 mm²、厚さが最低 3 mm でなければなりません。また、当て板は周囲全体に沿ってシェルに溶接されます（図 3）。すべての溶接部は高品質であり、清掃、漆喰塗り等をしてはなりません。

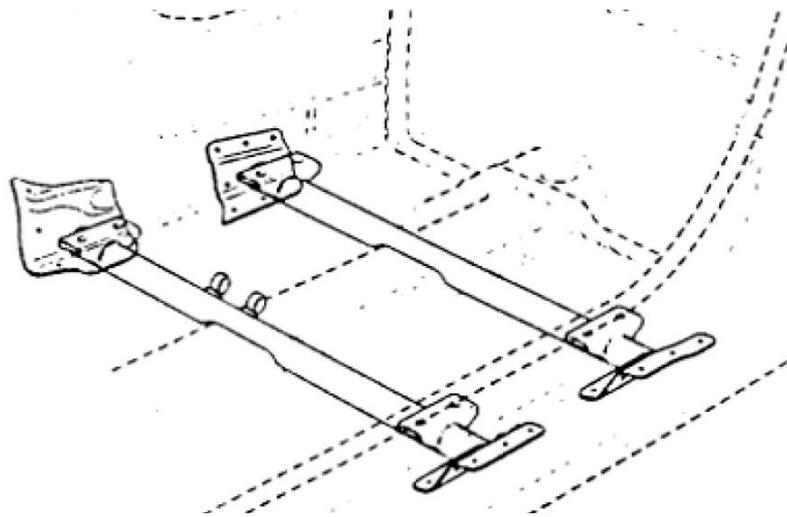


図 3

クロスメンバーは断面が 35×2.5 以上の円形のシームレス鋼チューブ、または $35 \times 35 \times 2.5$ mm 以上の正方形のものでなければなりません。安全ベルトのクロッチストラップもこれらのクロスメンバーに取り付けることもできます。この場合、最低 38×2.5 mm または 40×2 mm の円形断面のパイプを使用しなければなりません。座席ブラケットの取り付け点では、クロスメンバーには、図 4 に従って、溶接されたブッシングとエンドプレート部分を部分ごとの補強のために装備されること。

座席とそのプラケットを固定するには、強度グレード 10.9 以上のボルトを使用すること。厚さ 2mm 以上、最小直径が固定ボルトの直径の 2.5 倍以上で固定される取り付け部品の穴のサイズ以上の補強ワッシャーを使用しなければなりません。

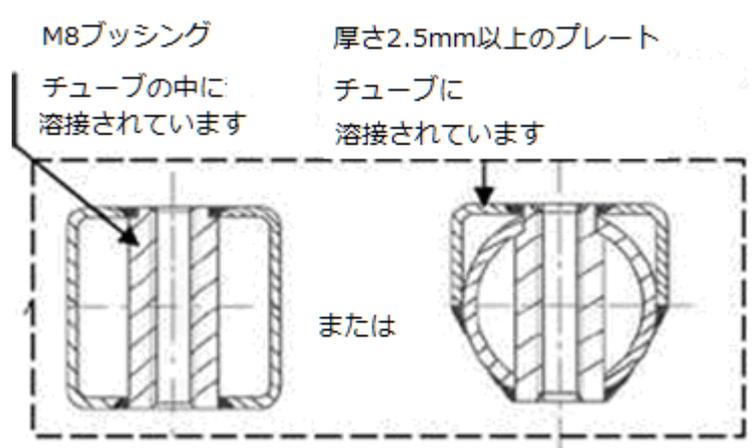


図 4

座席の取り付けには、オリジナルの床の補強部への最小限の変更が許可されています。オリジナルの固定点に座席を取り付けることもできます（後サポートの取り付け点が座席の幅に合致する場合）。この場合、取り付け点は、厚さ 2 mm 以上、幅 50mm 以上の鋼板で補強しなければなりません。補強板は周囲沿いと穴を通して溶接されます（図 5）。サポート、シェル/シャーシ、補強板の間の接触面は、各取り付け点で最低 4000mm^2 です。

クイックリリース方式が用いられる場合、個別に加えられる 18000N の垂直方向と水平方向の負荷にそれぞれ耐えるものでなければなりません。

サポートと補強板の最小厚さは、鋼の場合は 3 mm、アルミニウム合金の場合は 5mm です。各サポートの縦は最低 6cm です。後サポートの取り付け点は、座席の幅と合致しなければなりません。

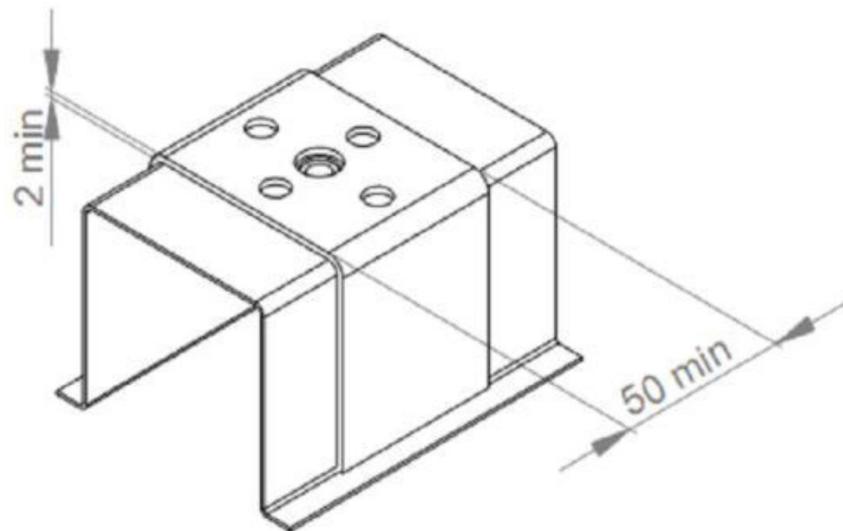


図 5

座席を床に取り付けてはいけません。

1.3 コクピット

コクピットは、不燃材から出来た液密・防火の隔壁により、フィラーパイプとフィラーネックを含むエンジンコンパートメントと燃料タンクから分離しなければなりません。

ドライバーの給水システムのタンクや、本要件に記載されていたものを除き、液体の入った容器をコクピットに設置することは禁じられています。

1.4 電気設備のマスタースイッチ

スパーク発生を防止する電気設備のマスタースイッチを使用しなければなりません。スイッチは、すべての電気回路、バッテリー、オルターネーター、ヘッドライト、ホーン、イグニッション、その他の電気機器などを同時に開く必要があります。このスイッチは、普通にドライバーシートに着座し安全ベルトを装着したドライバーが操作できること。電気設備の外部スイッチを使用しなければなりません。外部スイッチは、フロントガラスの下に取り付けられます。ボンネットがフロントガラスの基部で持ち上げられておりエンジンコンパートメントのシールがない場合は、リアウィンドウの下のボディパネルまたはCピラーの側面に設けられます。スイッチを設けるために、最低限必要なシェルの変更が許可されています。白い縁取りをした青の三角形の中に赤のスパークを描いたマークで表示されていなければなりません。この三角形の1辺は最低 120mm なければなりません（図 6 参照）。



図 6

1.5 その他

自動車の位置にも関わらず、液体、燃料、潤滑材の漏れは、許可されていません。

2. 許可されたボディシエルの変更

2.1 エンジンシールドの位置はオリジナルでなければなりません。一方、以下の寸法を条件として、最小 0.8 mm の厚さの鋼板を使用して、エンジンシールドとトンネルを変更することができます（図 7 を参照）。

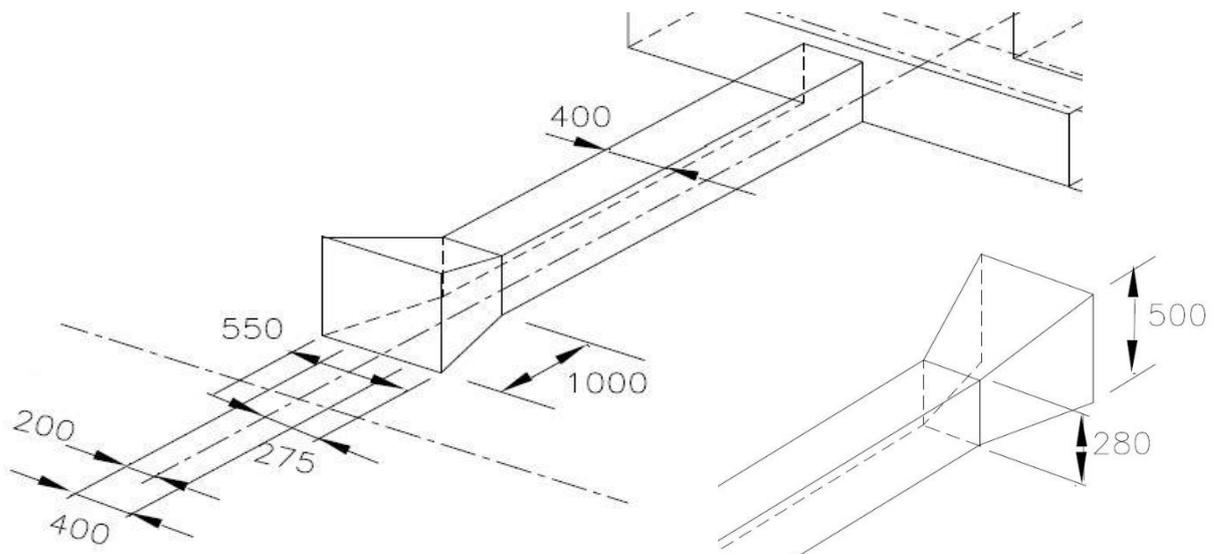


図 7

2018 年以前、RDS および RDS GP 協議に参加し、競技用登録証明書に当該マークを付けた自動車の場合、エンジンシールドとトンネルの変更は制限されていません。

- 2.2 ドアの開閉機構は正常に機能し、製造者の設計に合致しなければなりません。内側のドア・ハンドルは変更できます（この場合、ハンドルは対照的な色で強調表示すること）。オリジナルのフードとトランクのロックを取り外さなければならず、その代わりに、移動中にフードとトランクが開くのを防ぐために、車の縦軸に対して対称に配置された外部金属クリップを最低 2 つ取り付けること。フードとトランクのヒンジの構造と位置を変更することは許可されていますが、その個数は最低 2 つでなければならず、車両の縦軸に対して対称に配置されること。フードとトランクヒンジのヒンジは取り外すことができますが、外部金属ファスナーが最低 4 つ必要です。
- 2.3 ドアの内部パネルは、搭乗者と内部部品および機会との接触を防止し、不燃材シート（最低厚さ：金属 0.5 mm、カーボン/ケブラー 1 mm、プラスチック 2 mm）のパネルに切り替えることができます。天井のは取り外しても大丈夫です。
- 2.4 支持部を取り外したり軽くしたりすることは禁じられています。本要件の 2.1 項に従って、後輪駆動を設けるために、エンジンシールドと中央トンネルを変更することが許可されています。シエルの耐荷重要素にサスペンションおよびサブフレームの固定部を追加することができます。そのため、最小限必要な変更が許可されます。

- 2.5 図 8 (A1-A1 および A2-A2 軸の外側の部分) に従って、シェルの主要構造体の一部 (リアとフロントのサイドメンバー) の交換、シェルの剛性を確保するフリー構造への交換ができます。

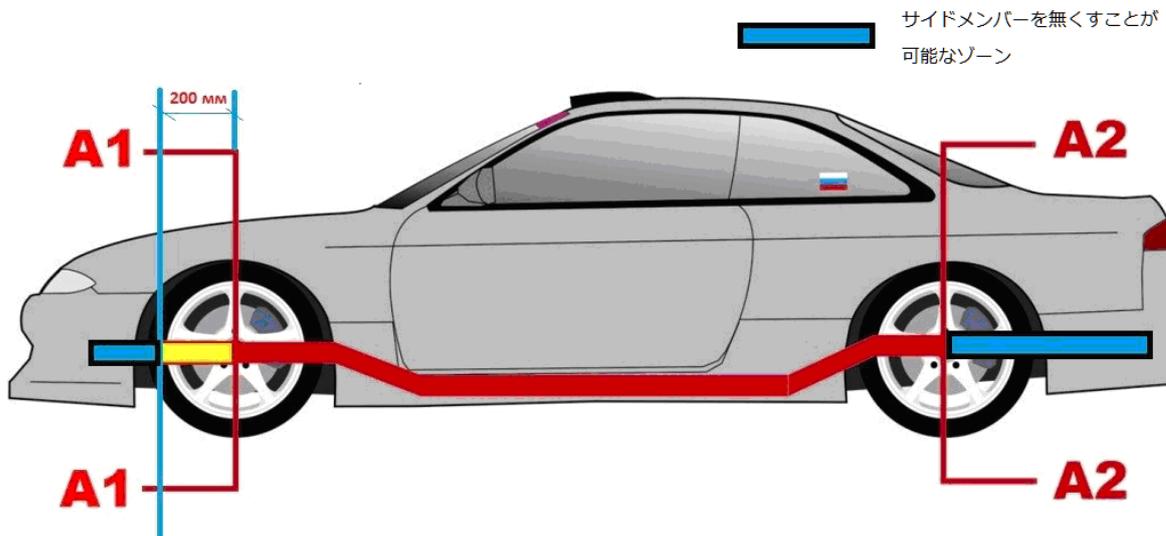


図 8

- 2.6 標準のボディシェルパネルを軽量のもの (プラスチック、カーボン、またはその他の複合材料のもの) に交換することが可能です。交換されたボンネットに空気取り入れ口がある場合は、上から見たときにフードベントカバーまたはケーシングで完全に覆われなければなりません。このベントカバー (ケーシング) は、フードと同様の特徴をもった材質から作られて、しっかりと取り付けられること。
- 2.7 フロントガラスは合わせガラス (トリプレックス) が装備されること。特定の自動車用に工場に於いて特別に製造されたポリカーボネートをウィンドウに使用することができます。フロントガラスの取り付け方法は、特定の車両ごとに工場出荷時の方法に合致すること。している必要があります。
- 2.8 最小厚さ 3mm のポリカーボネート製のサイドウィンドウとリアウィンドウを取り付けることが許可されていて、しっかりと固定されること。損傷 (亀裂、大きな裂け目) が発生した場合は、交換すること。ポリカーボネート製のサイドウィンドウには、サイズ 250x350mm 以内の換気用のにスライドベントウィンドウを設けることができます。ガラスをポリカーボネート製のものに交換する場合、通常ガラス昇降機構を外すことができます。
- 2.9 オリジナルのサイドウィンドウは保護フィルムを張らなければなりません。ドライバーとコックピットが 5m の距離から見えることを条件とし、着色フィルムの使用は許可されています。
- 2.10 前の照明装置とリアライトは、工場に製造された順調に機能している状態でないといけません。リアライトと前照灯は、オリジナルの形状と位置であること。自動車がサーキットを運転している間、ヘッドライトのロービームとリアライトの赤いサイドライトはずっと点灯しないといけません。前照灯とリアライトのメインライト (ロービーム) のランプをストロボスコープに交換してはいけません。ヘッドライトは、どんな速度でも安全に運転できるように、夜に充分道路を照らすこと。ヘッドライトがガラス製である場合は、割れても破片が飛散ないように、透明な

- フィルムを張らなければなりません。ヘッドライトを、標準のヘッドランプと同じ形状のライトガーニッシュに交換し、工場で製造されたロービームおよび/またはハイビーム装置を取り付けて、取り付けのためにガーニッシュに穴を開けることができます。ガーニッシュ自体には、ヘッドライトを模倣したフィルムを張るか、塗装されること。工場製のヘッドライトの代わりに、工場で製造されたロービームおよび/またはハイビーム装置を装備されたプラスチック製またはグラスファイバー製のオリジナルのヘッドライトを模倣したものを使用できます。このような改造されたヘッドライトは、適切に調整されて、公道に於いて運転ができるように道路を照らすこと。
- 2.11 予選レースでは、フロントフェンダーとリアフェンダー、フード、トランクリッド、ドア、ガラス、バンパーなど、1 つまたは複数の外装部品なしに参加することは禁止されています。ペアレース中に当該部品の一部または完全に損傷または破壊し、交換が不可能な場合、レースを続けることが許可されています。その場合、許可に関してはレースの責任者が決定します。練習レースの時は、バンパーやシルトトップなしで運転することができます。
- 2.12 自動車のホイールは、上から見た時、フェンダーでカバーされなければなりません、マーキングで表示されたタイヤ幅 20% 以内ホイール作業面の最上点に於いて突出してもいいです。
- 2.13 ホイールアーチ（フェンダーエクステンション）の取付は、工具または特殊な接着剤を使用しなければなりません（両面テープによる取付は禁止）。ホイールアーチ（フェンダーエクステンション）と本体の間に隙間があってはなりません。
- 2.14 外部のバックミラーの形状は自由です。バックミラーがないことおよび/またはリアビューカメラの設置は許可されています。
- 2.15 GT ウィングとスポイラーはオプションのシェル部品であり、デザインは自由です。GT ウィングは工具で車両に取り付けなければなりません。クイックリリース装置の使用は禁止されています。メインの取付部が破損した場合に GT ウィングが道路に沿って引きずられるのを防止するために、GT ウィングが最小直径 3mm のスチールケーブルで車に追加固定しなければなりません。
- 2.16 牽引用穴あきブラケット
- 車両の前後に牽引用穴あきブラケットの設置しなければなりません。耐久性があり、簡単にアクセスができ、閉じた形状であり、直径 60 mm 以上のシリンダーが自由に通過し、明るい色（黄色、オレンジ、赤）で塗装され、上から見た自動車の周囲から 20mm 以上突出しないこと。
 - 車両にオリジナルの牽引用穴あきブラケットがない場合は、前後に取り付け、工具または溶接で固定しなければなりません。牽引用穴あきブラケットが取り外し可能（ねじ込み式）である場合は、改造するか、工具または溶接で固定されたブラケットに交換すること。そのデザインは自由ですが、最低 5000N の引張力に耐えること。
 - 牽引用穴あきブラケットの位置は、車体の色と対照的な色で、最低 100 * 50mm の明るい色の矢印により車体に表示すること。

- 2.17 自動車のルーフには、断面積が 125,000mm² 以内のハッチ等コクピットの吸気口・排気口の装置を取り付けることが許可されています。
- 2.18 車両の片側（左側または右側）のすべてのタイヤから空気を抜いた場合でも、リムやタイヤ以外の車両部分はコンクリートに接触しないこと。
- 2.19 全装備品をつけたドライバーをのせ、始動の準備ができている自動車の重量は、850kg 以上で 1500kg 以下でないといけません。バラストを取り付けることにより、車両の重量を補償することができます。バラストはコクピットに設置され、床にのみ固定されること。バラストは、補強プレートを備えた直径 12mm 以上の貫通ボルトまたはスタッドで本体に固定されたフル金属ブロックでできます。各プレートの面積は最小 4000mm²、厚さは最小 3mm であること。固定点の数は、バラスト 20 kg ごとに 2 つで、合計 2 つ以上です。バラストをタンパーエビデント・シールをつけることが可能とすること。

3. エンジンとそのシステム

マスプロダクション（製造者のカタログ番号付き）されたガソリンまたはディーゼル式の内燃エンジン 1 基が許可されています。電気駆動の車に関しては、技術委員と主催者の合意がある場合のみに可能です。ハイブリッド車両は禁止されています。

3.1 排気システム

排気装置の構造は自由です。すべての車両にはエンジン排気装置が設置されること。排気装置は金属でなければなりません。排気装置のすべてのパーツは、相互と、車両の本体またはフレームと、しっかりと接続されていること。

排気装置のエキゾーストパイプは、車両の後方または側面に引き出され、排気は水平から 45 度以上の角度で地面に向けなければなりません。排気管の端は、本体の周囲（バンパー、シル、フェンダーに沿った直立投象）から突出してはいけません。横向きのパイプの端は、車両のベース内にあること。

シルとサイドメンバーに特別に開けたトンネルを通じた出口の以外は、シルとサイドメンバーを通じてエキゾーストパイプ通してはいけません。このようなトンネルは、側面部材がシルやサイドメンバーができた材料と同様な特徴と厚さ（最低）の金属出でできて、丸い形状を持つこと。シルまたはサイドメンバーに溶接されて、突出してはいけません。このトンネルの内径は、互いに接触しないほど排気管の外径を超えること。当該トンネルはドライバー側に配置してはなりません。

排気装置のエンド部分の近くに可燃性の物体や材料（ガスタンクなど）を設置してはいけません。

3.2 インテークシステム

インテークシステムの構造は自由です。コクピットから空気の吸収は禁止されています。

3.3 燃料

ガソリンやディーゼル、液体炭化水素燃料のみが許可されています。燃料への添加剤としてアルコールを使用することは許可されていますが、全体容量の 85% 以下です。

3.4 燃料システム

燃料システムには換気システムが装備されること。このシステムは自動車から外へ排出されて、車両の位置にも関わらず、車両が転倒した場合でも燃料漏れを完全に防止する装置を装備しなければなりません。

燃料タンクやフィルターネックが本体内部にある場合は、燃料補給時にこぼれた燃料を車外に排出するために、床に直径 15~50mm の穴を開けなければなりません。

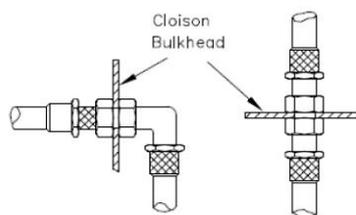
燃料タンクとそのフィルターネックは、硬いケーシング（ツーボックス車両の場合は必須）または液密・防火の硬い隔壁によりコクピットから分離されること。

燃料タンクは、製造者の指示に従って固定されるか、または最小サイズ 20 * 0.8mm の鉄鋼バンド最低 2 枚によりしっかりと固定されること。燃料タンクが取り付けられているすべてのブラケットは、シェルに溶接されます。燃料タンクがの位置が工場で行われている一と合致する場合は、工場で固定されること。

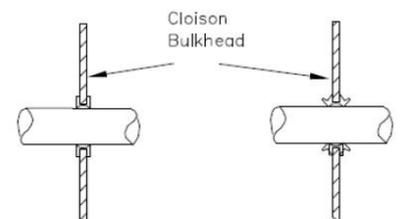
容量 3 リットル以下の追加サージタンクを使用することが許可されています。メインタンクのすぐ近くにしっかりと取り付けなければなりません。接続されているすべての継手と燃料配管は航空機用でないといけません。

燃料ポンプの数、ブランド、配置は自由です。燃料ポンプがコクピットに配置される場合は、液密・防火の密閉容器に入れること。

燃料配管をコクピットに配置することは許可されていますが、金属または航空機用でなければならず、床またはシェルパネルを通過する点に於けるねじ接続を除いて、コクピットにコネクタがないようにしなければなりません（付則 J 第 253 条 3.1-3.2 項の図 253-59、253-60）。



253-59



253-60

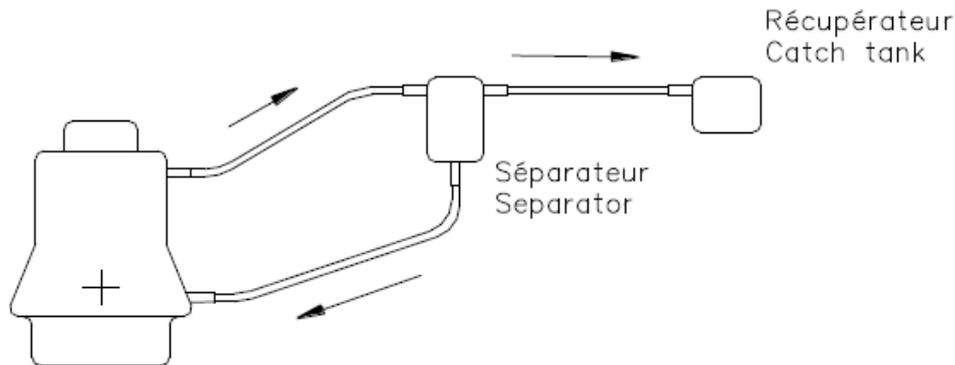
プロペラシャフトのすぐ近くに燃料配管を配置してはいけません。

いずれの場合でも、燃料システムのすべてのパーツは、不燃性の隔壁によって排気システムから分離しなければなりません。

3.5 潤滑システムおよびクランクケースブリーザー

潤滑システムの構造は、ドライサンプも含めて、自由です。冷却空気を入れるために、シェルに穴を開けることができますが、その穴は金属メッシュでカバーしなければなりません。オイル配管は、金属のもの、または金属製のシースを備えた航空機用のものでなければならず、コクピットから分離されること。オイルタンクをエンジンルームの外側に設置する場合は、液密・防火の金属ケーシングでコクピットから分離しなければなりません。

オープン式クランクケース・ブリーザーは許可されています。このようなブリーザーには、最大容量 1 リットルのセパレーター（図 255-3）を装備しなければなりません。オイルキャッチタンクからのオイルは、重力のみによりエンジンに排出されます。すべてのガスは、エンジンルームにしっかりと固定された半透明のプラスチックから出来た、または透明なパネルを含む容量 2 リットル以下のタンクへ排出され、そのタンクは車両の位置に関わらず液体漏れを防止しなければなりません。排気システムのパーツの近くにクランクケースブリーザーを設置してはいけません。



255-3

エンジンオイルレベルゲージは、ゲージのチューブからオイルが絞り出されないようにしっかりと固定されること。

3.6 亜酸化窒素 (N₂O)

システムは、信頼できる製造者から完全装備された状態で購入することが勧められています。現在の安全規制は次のとおりです。

ポンペがコクピットに設置されている場合を除き、N₂O 供給ラインはコクピット外、ポンペの出口のなるべく近くに配置しなければなりません。ラインがフライホイールの近くに通過する場合、厚さが 3mm 以上の鋼管から出来たケーシングに入れなければなりません。10.5MPa 以上の高圧ホースを使用すること。

ポンペの取り付け：ポンペはエンジンルームの外に取り付けること。コクピット内に設置されたポンペは、車両に取り付けられた金属ブラケットを使用して設置され、コクピット内を換気するために外へ排気したバイパスバルブを装備しなければなりません。縦方向の配置の場合、ポンペが動かないようにスラストブラケットを設けること。

ポンペには開閉バルブを装備すること。特殊キーを使用したポンペのロックを使用してはいけません。使用されるポンペは、亜酸化窒素専用のポンペでないといけません。

亜酸化窒素ポンペを温めるための電気装置は、工業製造者により製造された専用のものでなければならず、いかなる方法でも改造してはなりません。本設備は、製造者の指示に厳密に従って設置されること。

切り替え：両方のソレノイドは共通のスイッチで操作され、本設備は 3 つの異なる手段を使用してオフにすることを可能とすること。

- 1) スロットルを閉じた時
- 2) ソレノイドに給電する特別なスイッチ
- 3) 通常のイグニッションキーまたは電気設備のマスタースイッチ

マーキング：亜酸化窒素を使用するすべての車両は、車両の両側に、損傷から保護されたゾーンに於いて特別な標識を付けなければなりません。標識は図9の通りとします。

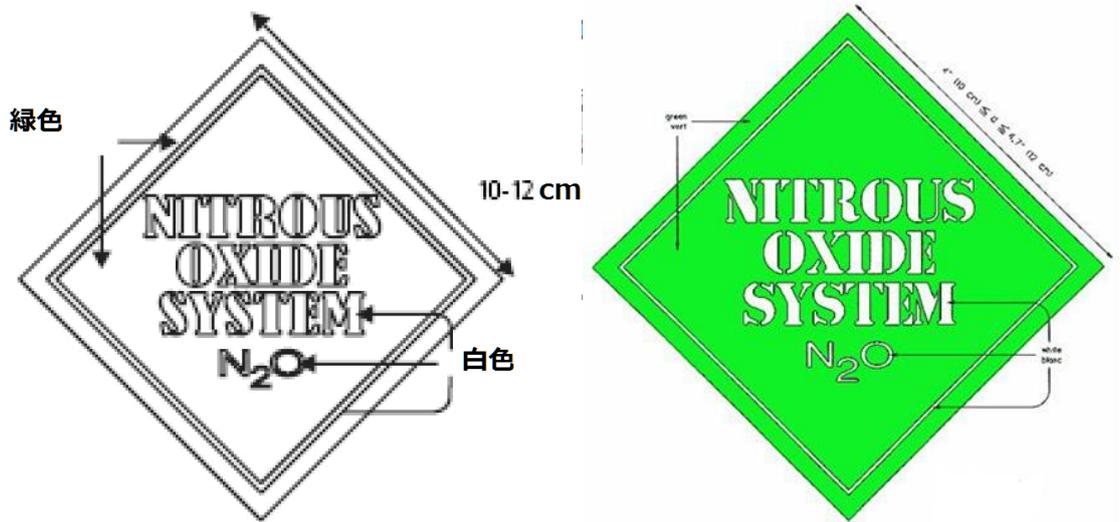


図 9

3.7 過給機

あらゆるタイプの過給機が許可されています。

インタークーラー、その動作原理（空冷式、水冷式、氷冷式）、およびその位置は、車体の外部輪郭内には自由です。コクピット内のインタークーラーの配置は禁止されています。

3.8 冷却システム

冷却システムの構造は自由です。

冷却ラジエーターがトランクに設置されている場合、それを冷却するための空気取り入れ口は、車内（コクピット）かしてはならず、液密の仕切りによってコクピットから分離しなければなりません。

配管がコクピットを通過する場合、配管は金属または航空機用タイプで、接続のないワンピースであり、配管をコクピットから完全に分離する液密の仕切りによりカバーされること。

パイプとホースのすべての接続（継手、ニップル）は、取り外しのできないシェルの部分にしっかりと取り付けられること。

冷却システムの冷却剤として使用できるのは、水または水と特殊な耐摩耗性・防食添加剤の混合物からできた冷却剤のみです。

4. ステアリング

- 4.1 木製のものまたは木製のパーツのあるものを除き、リムが閉じたステアリングホイールを取り付けることができます。
- 4.2 ステアリングギアの構造は自由です。パワーステアリングを電動パワーステアリングに、またはその逆に交換することができます。
- 4.3 ステアリングシャフトにオリジナル方法で取り付けられた、長さ 200mm 以下の単一の金属ブロックでできたステアリングホイールのハブアダプターを設置することができます。ステアリングホイールのクイックリリース可能な取り付けが許可されています。クイックリリース機構には、同心円状に、ステアリングホイールの下にステアリングコラムに取り付けられたリングを設けられること。同リングは、黄色に陽極酸化された、またはその他の耐久性の黄色仕上げがあること。取り外しは、このリングをステアリングコラムの縦方に沿ってステアリングホイールに向かって動かすことにより実施されます。
- 4.4 機械的なイグニッションロックを取り外すこと。
- 4.5 ステアリングコラムの頂角を変更することができます。
- 4.6 ステアリングコラムの調整機構は、工具のみで調整できるように改造されること。
- 4.7 すべてのステアリングのネジ接続がしっかりとロックされること。

5. ブレーキシステム

- 5.1 競技に参加する車両にはブレーキシステムが設けられること。
- 5.2 ブレーキ配管がコクピットに配置される場合、隔壁（エンジンルームとコクピットの間、コクピットとトランクの間）を通過するために、必要最小限の穴を開くことが許可されています。この場合、穴の中の隙間をしっかりと確実に密閉すること。ブレーキ配管がコクピットを通過する場合、配管は金属管、または外側が金属で補強された航空機用のホースであること。
- 5.3 オリジナルのゴム製ブレーキホースは、柔軟な航空機用のホースに交換することも可能で、その接続のために適切なアダプターを使用しなければなりません。
- 5.4 ブレーキディスクのカバーは取り外すことは許可されています。
- 5.5 ブレーキの液体冷却は禁止されています。
- 5.6 いずれにしても、工場で製造されたブレーキ、ブレーキディスクまたはドラムを使用しなければなりません。
- 5.7 対象の車軸を問わず、油圧式パーキングブレーキを取り付けることが許可されています。
- 5.8 コクピットにブレーキフルードタンクを設置することができます。このタンクは、総容積が 0.5 リットル以下で、車両が転倒しても漏れがしない構造であること。

6. トランスミッション

- 6.1 トランスミッションの構造は自由です。

6.2 現在の技術要件に準拠して、駆動を前輪駆動・四輪駆動から後輪駆動に替えるために、自動車の構造に必要な改造を加えることができます。

6.3 電子機器（四輪駆動コントローラー）を使用して駆動のタイプを変更してはいけません。

6.4 クラッチは、ドライバーの物理的な力のみにより作動するものとします。

7. タイヤ

7.1 ドリフト競技の時、公道に於ける使用のために認定された自動車タイヤのみを使用できます。このタイヤのトレッドパターンは、タイヤ自体の製造時に工場で作成され、目に見える損傷や変形のないもので、タイプはスタッドを除き自由です。

7.2 タイヤの化学的処理は禁止されています。

7.3 タイヤウォーマーは禁止されています。

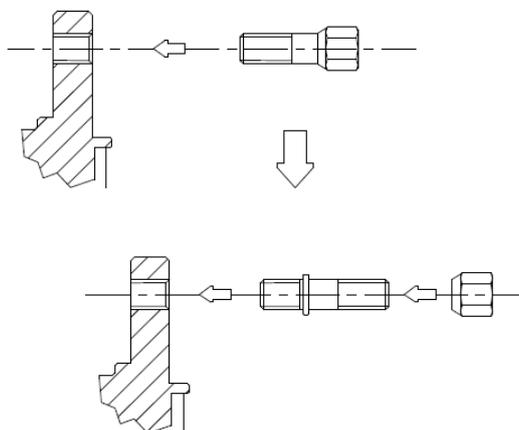
7.4 タイヤコードが突出するほど損傷または摩耗したタイヤの使用は禁止されています。

8. ホイールディスク

8.1 ホイールディスクの構造は自由ですが、金属製であること。

8.2 マグネシウムまたはマグネシウム合金のディスクは禁止されています。

8.3 すべてのホイールは、ホイールボルトまたはナットでしっかりと固定しなければなりません。ホイールディスクとハブの接続寸法が変更されないことを条件とし、ボルトによるホイールの取付を、スタッドとナットによる取付に変更することができます（図 254-1）。この場合、スタッドのねじ部分の突出は、スタッドの直径以上でなければなりません。ボルトは、ハブのねじ穴の深さ以上までハブにねじ込まれること。すべてのホイールスタッドには損傷があってはいけません。スタッドは、リムの外面から突出しないこと。



254-1

- 8.4 装飾的なホイールキャップを取り外すこと。
- 8.5 わだちを拡大するために、スペーサーの使用が許可されます。スペーサーは、ハブに対するホイールの中心の位置を確保すること。
- 8.6 すべてのホイールディスクには半径に沿ったストライプがあること。ストライプは、ホイールと対照的な色で、幅が 30 mm 以上であること。ホイールスポークの幅が 30 mm 未満の場合、ストライプは 2 つの隣接するスポークを占めること。ストライプは、全ての競技の時にあること。ストライプは PVC 素材からできて接着されるか、ペンキで塗られた上で、競技中ずっと保つこと。

9. 電気設備

- 9.1 バッテリーの通常的位置を変えることができます。バッテリーは、自動車のコクピット内またはトランク内、サイドメンバー間に、リアバンパーからできるだけ離れて設置できます。
- 9.2 いずれの場合でも、バッテリーはしっかりと固定すること。このため、オリジナルのバッテリーの取付を補強することが勧められています。この場合、バッテリープラットフォームに追加の取り付け穴を開けたり、バッテリーを固定するために追加のラグを溶接したりするなど、シェルを変更することができます。
- 9.3 このような位置の変更の場合、バッテリーを、金属ソケット（フランジ付きプラットフォーム）と、絶縁カバーがあり直径 10mm のボルトまたはスタッドでベースに固定された最低寸法 20 x 0.8 mm の金属ブラケット 2 つにより本体に取り付けること。各ボルトまたはスタッドの間に、厚さ 3 mm 以上で面積 2000 mm² 以上で、ボディパネルの背面に配置したの補強板があること（図 10）。補強板の厚さをコントロールするために、その板に穴を開けなければなりません。液体電解質が入ったバッテリーは、バッテリーとは独立して固定された液密の誘電体ケーシングでカバーされ、車体外に排出する換気必要があること。乾式バッテリーの場合、バッテリーとその端子は、誘電体でできた全体カバーで覆われること。車内に電線を配置することができます。ボディパネルにしっかりと固定すること。電線をトランク、コクピット、エンジンルームの間の隔壁に通すために、各隔壁に穴を開けることが許可されています。穴の中の隙間は密閉されること。鋭い穴のエッジにワイヤーが接触してはいけません。

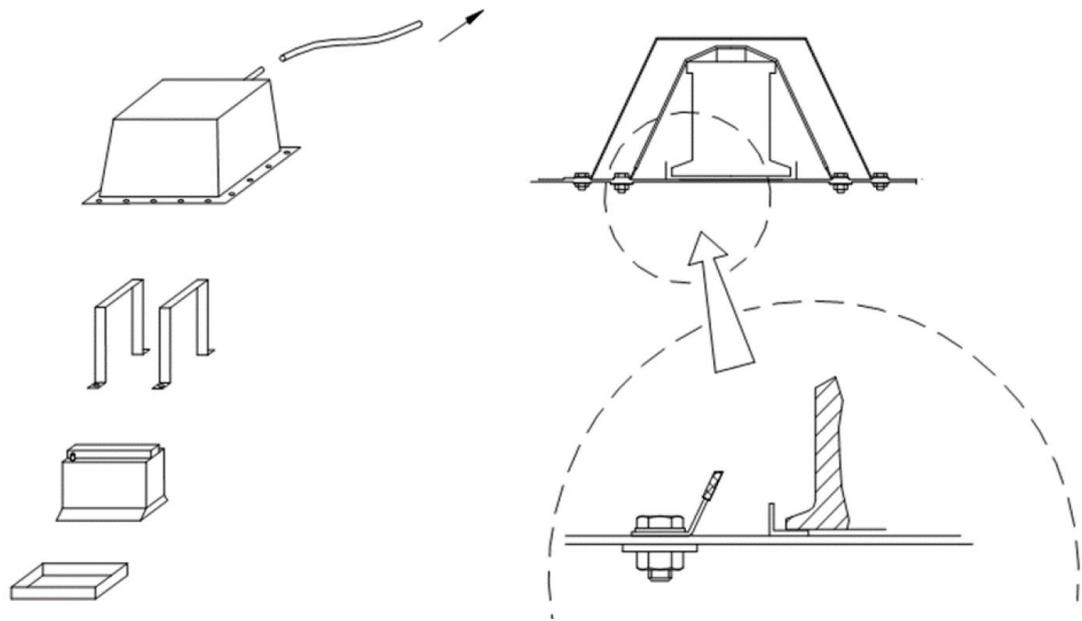


図 10

- 9.4 電気設備のマスタースイッチを接続するために、ハーネスの必要な変更が許可されています。
- 9.5 コクピットにあるワイヤーの束は、損傷を防止するために保護シースに入れること。
- 9.6 ワイヤー束を通すシェルの穴は、通過するワイヤー束をしっかりと囲むゴム製の縁取りを備えていなければならない。
- 9.7 コクピットに設置されているすべての電気スイッチおよび切換スイッチ（タンブラースイッチ、ボタンなど）の用途は、文字または読み取りやすい図像により表示されること。
- 9.8 電子式および/または機械式のドライバーサポートシステムは禁止されています。トラクションコントロールシステム及びおよびトルク制御システム、車両位置制御の電子システム（横滑り防止システム、ABS など）、ホイールとドライブシャフトに於ける速度センサー、ステアリングホイール位置センサー、その他のステアリングコントローラー、プロペラシャフト回転速度センサーを取り外さなければなりません。

10. サスペンション

- 10.1 すべての車両にはサスペンションがあること。各ホイールにショックアブソーバーを最低1つ設置しなければなりません。
- 10.2 弾性部品（スプリング、トーションバー、リーフスプリングなど）の構造は自由です。
- 10.3 サスペンション・トラベルリミッターの構造は自由です。

10.4 サスペンションの全ての弾性ジョイントをより硬いものに交換することができます。

10.5 ショックアブソーバーとそのマウントの構造は自由です。

10.6 アンチロールバーの構造は自由です。

10.7 ショックアブソーバーとアンチロールバーの特徴をリモートコントロールにより変更できるシステムは禁止されています。

DC1 車両規定

1. ドライバーの座席

オリジナルのドライバーの座席および助手席（助手席がある場合）は、FIA 要件（FIA 基準 8855/1999、または 8862-2009 が勧められている）またはロシア自動車連盟（分類および技術的要件の付録 15）に従って改造されたスポーツシートに交換しなければなりません。座席の使用は、FIA の国際モータースポーツ競技規則付則 J 項第 253-16 条の要件に合致すること。

2. 安全ベルト

自動車には、各座席ごとに、シェルへの取り付け点が最低 6ヶ所備えた安全ベルトを取り付けなければなりません。安全ベルトは、第 2.1 節を除き、分類および技術的要件の付録 15 の要件を満たすこと。ベルトのストラップを自由に放してはならず、固定しなければなりません。安全ベルトは、FIA の国際モータースポーツ競技規則付則 J 項第 253-6 条と製造者の指示に合致して固定しなければなりません。

3. 消火システム

自動車には、FIA の国際モータースポーツ競技規則付則 J 項第 253 条 7.2 節、または分類および技術的要件の付録 6 に合致した消火システムが装備されること。消火システムは、製造者の指示に従って設置しなければなりません。システム内の消火剤の最小量は 4kg です。消火システムを操作するための外部スイッチは、電気設備のマスタースイッチの外部スイッチと組み合わせるか、またはその近くに配置することができます。

MAG 消火システムは、エンジンルーム内や、燃料タンク火災からの保護のために使用できます。MAG 消火用エアゾル装置をコクピット内に設置することは禁止されています。

4. サイドウィンドウと防護ネット

ドアの防護ネットまたは SFI3.3 ドライバーの手の保護システムを使用すること。ネットは、側面から見て、ステアリングホイールの中心から座席バックまで伸びること。

ネットは、最小幅が 19mm (3/4 インチ) で、ストリップの編組からできたものとし、メッシュ穴のサイズは最低 25x25mm、最大 60x60mm とします。編組ストリップは、各交差点で縫い合わされて、難燃性生地できていること。ネットは一時的なものではなく、ドライバーのサイドウィンドウの上の安全ロールケージに取り付けられて、自動車が転倒した場合でもクイックリリース機構により取り外すこと。片手でネットを外せることは可能であること。留め具は明るい色（オレンジ、黄色、赤）で強調表示されます。

ストリップ式のウィンドウ・ネットの代わりに、FIA8863-2013 基準または SFI37.1 標準のネットを使用することが許可されています。

フロントドアおよび/またはリアドアにガラスがないことは許可されています。この場合、ドライバーは顔を完全にカバーするバイザー付きのフルヘルメットを使用すること。レース中は、バイザーを完全に閉じること。

5. 燃料システム

オリジナルの燃料タンクは、FIA の FT3-1999、FT3.5-1999、FT5-1999、または SFI28.1 以上の仕様に合致した安全なものに交換しなければなりません。燃料タンクは、シェル内、トランクの安全なゾーン、後輪のホイールアーチの間、リアアクスルビームの近くまたは上、または標準の場所に設置されます。

サージタンクをボンネットの下に配置することができます。

DC2 車両規定

1. ドライバーの座席

オリジナルのドライバーの座席および助手席（助手席がある場合）は、工場で製造された硬いスポーツシートに交換しなければなりません。座席のバックはワンピースで、高さは選手の王冠に達すること。FIA（FIA 標準 8855 / 1999、8862-2009）、SFI（39.2 以上）、またはロシア自動車連盟（分類および技術要件の付録 15）に従って改造された箱型自動車用のスポーツシートを取り付けることが勧められています。外部損傷がなく、使用期間が 10 年を超えない場合は、製造者指定の消費期限が切れた座席を使用することができます。

2. 安全ベルト

安全ベルトは、第 2.1 節を除き、分類および技術的要件の付録 15 の要件を満たすこと。各座席ごとに、肩部ストラップが最低 2 つと腰部ストラップが 1 つあり、シェルへの取り付け点が最低 4 ヶ所あるシートベルトを設置すること。ベルトのストラップを自由に放してはならず、固定しなければなりません。

3. 消火システム

自動車には、FIA の国際モータースポーツ競技規則付則 J 項第 253 条 7.2 節、または分類および技術的要件の付録 6 に合致した消火システムを装備することが勧められています。消火システムは、製造者の指示に従って設置しなければなりません。システム内の消火剤の最小量は 4kg です。消火システムを操作するための外部スイッチは、電気設備のマスタースイッチの外部スイッチと組み合わせるか、またはその近くに配置することができます。

MAG 消火システムは、エンジンルーム内や、燃料タンク火災からの保護のために使用できます。MAG 消火用エアゾル装置をコクピット内に設置することは禁止されています。

4. サイドウィンドウと防護ネット

フロントドアおよび/またはリアドアにガラスがないことは許可されています。この場合、ドライバーは顔を完全にカバーするバイザー付きのフルヘルメットを使用すること。ドアの防護ネットまたは SFI3.3 ドライバーの手の保護システムを使用すること。

ネットは、側面から見て、ステアリングホイールの中心から座席バックまで伸びること。ネットは、最小幅が 19mm（3/4 インチ）で、ストリップの編組からできたものとします。メッシュ穴のサイズは最低 25x25mm、最大 60x60mm とします。編組ストリップは、各交差点で縫い合わされて、難燃性生地できていること。ネットは一時的なものではなく、ドライバーのサイドウィンドウの上の安全ロールケージに取り付けられて、自動車が転倒した場合でもクイックリリース機構により取り外すこと。片手でネットを外せることは可能であること。留め具は明るい色（オレンジ、黄色、赤）で強調表示されます。

ストリップ式のウィンドウ・ネットの代わりに、FIA8863-2013 基準または SFI37.1 標準のネットを使用することが許可されています。

5. 燃料システム

オリジナルの燃料タンクを、注文に応じてまたは工場で製造された燃料タンクに交換できます。FIA の FT3-1999、FT3.5-1999、FT5-1999、または SFI28.1 以上の仕様に合致した安全な燃料タンクの設置が勧められています。

車両に消火システムがある場合、サージタンクをボンネットの下に配置することができます。

DC3 車両規定

別途発表されます。