

側 1 箇所) 明示されなければならない。

- ・ 開口部のエリアは、吊り上げピンの挿入が必要な場合にそれを妨げるような走路からの破片が入ることがないように、覆われていなければならない。

グローブをはめたマーシャルが困難なく、また何かを要することなく、容易に剥がすことができる覆いステッカーによりピンの挿入が正確に完全に実施される必要がある。堅牢なカバーは禁止される。

#### 13.4) レース用ネット

レース用ネットの使用が義務付けられる。

FIA 基準 8863-2013 ((テクニカルリスト No. 48) に従い装着方法は JAF に申請し承認を得ること。

### **第 8 章 グランドツーリングカー 500 (JAF-GT500)**

改正なし。

### **第 9 章 競技専用車両 (ナショナルフォーミュラ) に関する定義**

改正なし。

### **第 10 章 スーパー F J (S-FJ)**

改正なし。

### **第 11 章 フォーミュラ 4 (F4)**

1. 第 2 条「車体と寸法」2.1 ) 「車幅」2.1.1 ) を次の通り改める。  
ステアリングホイールを直進状態にしたときのコンプリートホイールを含む車体の全幅は 1,750mm を超えてはならない。
2. 第 2 条「車体と寸法」2.1 ) 「車幅」2.1.2 ) 「フロントホイールの中心線より前方の幅」を次の通り改める。  
フロントホイールの中心線より前方の車体の全幅は 1,400mm を超えてはならない。
3. 第 2 条「車体と寸法」2.1 ) 「車幅」2.1.3 ) 「フロントホイールとリアホイールの間の形状」を次の通り改める。  
フロントホイールの中心線より後方とリアホイールの中心線の前方にある車体の最大幅は 1,400mm を超えてはならない。この中に衝撃吸収構造体は含まれる。  
エアボックスを除き、リアホイールの中心線より前方の車体で、リアコンプリートホイールの高さより上方の車体のいかなる部分も、車両の縦方向軸の中心から 450mm を超えてはならない。

4. 第2条「車体と寸法」2.3) 「高さ」を次の通り改める。

ドライバーが正常に着座し、また正常にレース装備した車両のいかなる部分も、安全ロール構造体を除き、地上から950mmを超えてはならない。

安全ロール構造体のうち、地上高950mmを超える部分は、車両の性能に大きく影響を与えるような空気力学的形状をもってはならない。

5. 第2条「車体と寸法」2.7) 「ウイング」を次の通り改める。

フロントおよびリアウイングは2枚で構成され3枚以上で構成することは禁止する。なお、ウイングの形状は前方および上方から見て長方形であり、全域にわたって同一断面形状を維持しなくてはならない。

各ウイングにガーニーフラップの取り付けが許されるが、外形形状は平板であれば自由、ただし同一断面形状をなすウイングの後端から前後30mm範囲に限り許される。このガーニーフラップとウイングとの間に隙間を開けてはならない。

各ウイングには平板の翼端板を設ける事ができる。フロントウイングの翼端板の全ての角度（上側、下側共）には車両側方から見て、最小半径35mmのRを付けなければならない。また、平板の周囲は、半径5mm以上の円弧の断面形状を持つこととする。このR形状を形作る範囲は平板とならなくてもよい。

フロントウイングの翼端板と車体を結ぶステーをウイングと平行に設けることができる。ただし、このステーは直線で、その断面形状は真円に限る。また、車両の前方、上方から見て車両の左右のステーは直線に配置されなければならない。リアウイングの翼端板と車体を結ぶステーをウイングと平行に設けることができる。ただし、このステーは直線でその位置はリアホイールセンターより上方であり、このステーをウイングとはみなさない。

6. 第3条「重量」3.1) 「車両の最低重量」を次の通り改める。

大会期間中を通じ570kgを下回ってはならない。

7. 第4条「エンジン」4.1) 「エンジンの種類」を次の通り改める。

レシプロピストンによる一般市販エンジンが使用できる。一般市販とは、誰もが容易に購入できるよう、価格と販路が公開される事である。ただし性能の均等化の為、新規に使用するレース用エンジンは吸気系、電気系の補機を含め(エキゾーストパイプを除く) J A F に申請し、承認を受けなければならない。

8. 第4条「エンジン」4.3) 「エンジンの改造」を次の通り改める。

規定によって許されていないすべての変更および調整、仕上げは厳禁される。

エンジンに対して行うことのできる作業は、エンジン性能の個体差をなくし、性能を向上させると同時に恒久的にコストの削減を目的とした作業のみである。

具体的には鋭角部の除去、角部のR作業、シリンダーヘッドポート内の研磨加工、クリアランスの調整作業である。ただし、元の寸法を変更することは許されない。元の寸法とは申請され承認を受けたエンジンの諸

元表に記載された寸法のことである。

これら以外に使用による磨耗事故によって損傷した部品は、いずれも損傷した部品と全く同一の日本国内で購入できる（輸出用を含む）部品によってのみ交換が許される。シリンダーヘッドとエアボックスの間の吸気装置は自由とする。

ただし、吸気系の長さを可変できる装置、およびそれに類する装置はすべて禁止する。また空気の量をコントロールするスロットルバルブの径は最小43mm、最大45mmで最大4個までとする。但し、シングルスロットルの場合はこの限りではない。吸／排気ポートの切削による加工は自由。ただし、肉盛り等、材料の付加は方法の如何を問わず許されない。

また、ポートに対するインサート等の加工も許されない。

円形断面を有する、長さ3mm、直径25mmの並行孔のエアリストリクターを取り付けること。エンジンに吸入される空気はすべてこのエアリストリクターを通過すること。1.2) に従いエアリストリクター径が変更されることがある。

エアリストリクターは、金属性でなければならない。

但し、4.3) で定めるエアリストリクターはシングルスロットルの場合はこの限りではない。

エアボックスの材質は多孔性でない限り自由とするが容積は最大9.50とする。

また、エアボックスはコンプリートホイールから150mm以上離れていなければならない。

マニホールド、インジェクター、エアボックスおよびエアリストリクターを含む全吸気系は長さ1,000mm、幅500mm、高さ500mmの箱に納まるものでなければならない。ただし、水平対向エンジンについては、エアリストリクターは500mm×500mm×380mmを超えることのないエアボックスに取り付けること。

9. 第4条「エンジン」 4.3.5) を次の通り改める。

カムシャフト、カムギア、バルブスプリング、バルブシート、バルブリフター、ロッカーピボット、バルブクリアランスの調整機構は自由とする。ただし、可変バルブタイミングシステムの使用は自由とする。バルブタイミングシステムを利用しない場合、これに伴う最小限の改造は許される。材質の変更は禁止される。

10. 第4条「エンジン」 4.3.13) を次の通り改める。

性能の均等化の為、ECUおよびインテークシステムはJAFに申請し、承認を受けなければならない。

11. 第4条「エンジン」4.4) 「吸気システムの制御」を次の通り改める。

F4エンジン吸気系、真空度コントロール器具。シングルスロットルのエンジンにはこの器具は適用しない。

以下に示すコントロール器具は、F4用吸気系の真空度をチェックするための最良の方法であり、控訴の可能性がないものである。すべてのF4は、レース前後にこれをチェックするため、技術委員の処理により本器具を取り付けなければならない。この器具のねらいは、吸気系の中に人工的

に真空をつくることであり、下記のものが含まれる。

(以下略)

12. 第5条「駆動装置」5.1.4)を次の通り改める。

横置きギアボックスおよびリアアクスルより前方のギアボックスは許されない。

動力アクチュエータを利用したシフト方式は許可される。シフトスイッチの位置は自由。

13. 第11条「安全装置」11.9.2)「側面防護体」を次の通り改める。

側面防護体は高さ150mm以上あること。それらは、車両の縦の中心線から最小550mmの両側にあり、ステアリングホイールから燃料タンク背面まで連続して設置されなくてはならない。側面防護体は、180kPa(18N/cm<sup>2</sup>)以上の衝撃強度をもつコアを用いたサンドイッチ構造であること。

サンドイッチ構造の表面板には225MPa(225N/mm<sup>2</sup>)の引っ張り強度と5%の最小伸張度をもつ表裏の合計厚さ2.0mm以上のアルミニウムの合金板あるいは同等の強度を持つ材料で構成されなければならない。それぞれの防護体は最小2,000mm<sup>2</sup>の断面積を有すること。側面防護体は側面衝撃の緩和を有効にするため車体横断して堅固に連結すること。ラジエターをこれら構造体に取り入れることができる。このコアの中に水パイプを通すことは許されるが、燃料、オイル、配線を通してはならない。

FIAが定めるF4サバイバルセルで側方貫通パネルを備える車両はこの側面防護体を備えなくても良い。

14. 第11条「安全装置」11.10)「ホイールテザー」を次の通り改める。

ホイールと車両との結合を保つすべてのサスペンション連結部が破損した際にホイールが車両から外れるのを防ぐために、ホイールテザーの装着が認められる。テザーの強度要件は引っ張り強度70kNであることが望ましい。ホイールテザーを装着する場合は、車両の主要構造体と各ホイール/アップライトアセンブリを、断面積が75mm<sup>2</sup>を上回る柔軟性のあるケーブルで連結しなければならない。

ホイールテザーを保持するカバーをサスペンションアームに取り付けることが許される。ただし、空力的な影響を及ぼさない形状に限る。このカバーにブレーキラインを取り込むことは認められる。

## 第12章 スーパーフォーミュラ(SF)

1. 第2条「車体と寸法」2.11.3)を次の通り改める。

車両の走行中に、これらの領域の関係が変化する可能性が無いことを確実にするため、堅固な複数の支持体を使用し、互いに架橋されなければならない。

ただし、JAFに申請し承認され、車両供給者によってのみ提供されるドライバーによって調整可能なドラッグ抑制システム(DRS)装置を装備することが許される。

2. 第4条「エンジン」4.2.1)「燃料系統」2)燃料流量制限機構を削除