鈴鹿シルバーカップ　FL-550の車両規定（1983年版）

FL-550の車両規定

1）エンジン

550ccまでのツーリングカーとして公認あるいは過去において公認された車両のエンジンを使用し、改造範囲は特殊ツーリングカーの範囲に準拠したものとする。

エンジンおよび補機に許される改造は次の項目を除き自由である。

① シリンダーおよびクランクケースはもとの車のものを使用する。

② クランクシャフト・ストロークを変更してはならない。

③ エンジンの再ボーリングによって得られる総排気量は550ccを超えてはならない。

④ カムシャフトの位置および数は変更できない。
(OHV－OHC、SOHC－DOHCに変更できない)

⑤ 燃料噴射方式への改造はもとの公認車両の形式を変更できない。

⑥ 気化器の個数は変更できず、その最大口径は２気筒の場合34Φ、3気筒以上の場合26Φまでとする。

⑦ ロータリーピストン、エンジンのポート方式および２サイクルエンジンの吸入方式およびポートの数の変更は許されない。

⑧ 別個の過給装置を用いることは許されない。

⑨ 自動始動装置：エンジンの始動はその車にとりつけられている動力源を有する始動装置により、競技運転者が着席した位置で行なわなければならない。

⑩ 冷却方式：基本の冷却方式を変更することは許されない。

⑪ スズキＬＣ１０Ｗエンジンについては排気ポートの位置をシリンダー上面より31mm以上とする。またスカベンジングポートおよび第３ポートの研磨は許されない。
ただし各ポートの面取り加工については1mm以内とする。

⑫ スズキＴ５Ａ型エンジンについては次の項目に合致しなければならない。

(a)クランクケースの加工は許されない。ただし面取り加工は１Ｃ以内とする。

(b)クランクシャフトの加工はＣＤＩ取付け部分のみ許される。

(c)エンジンの再ボーリングによるオーバーサイズは0.5mmまでとする。
(ただし550ccを超えてはならない)

(d)ピストンは純正品を使用し加工は許されない。ただし面取り、当り取り、カーボンの削除は認められる。

(e)シリンダーについては全高を119.0mmより118.5mm以内とし、排気ポートの位置は上面より37.0mm以上とする。
(測定方法として36.75mmのゲージが入ることは許されない)。
また、スカベンジングポートおよび第３ポートの研磨は認められない。
ただし各ポートの面取り加工については1C以内とする。

(f)ベースパッキン（シリンダー）については厚さ2.5mm以下とする。

2）寸法

最大限車両幅　　：１６０ｃｍ
最少限ホイールベース：１７０ｃｍ
最少限トレッド　　：１００ｃｍ
最大限車体幅　　：１１５ｃｍ

3) 最低重量
最低重量245kgただし安全装置の重量を含む。
最低重量は出走可能な状態、すなわち、一切の潤滑油および冷却水を満たし、燃料を除いた車の重量をいう。取外し可能なバラストは禁止される。
１個もしくは数個のバラストを組込むことによって車の重量を満たすことは許される。この場合一体となった固体ブロックが使用され、かつそのブロックは工具によって固定され、技術委員が封印をほどこすことができるようなものでなければならない。

4) 車の構造
車の構造は左右対称でなければならない。
車を水平にして計量した場合、どちらの片側半分の重量も全体の重量の半分でなければならないが、半分の重量の±5%までの誤差は許される。計量は競技運転者が着席して行なう。

5) 後退ギヤ
すべての車は、競技会の出走時において作動可能な後退ギヤを含むギヤボックスを有さなければならない。また、着席した競技運転者によって操作できること。

6) 運転席
ドアを開いたり、あるいはパネルを取り外さずに乗り降りできるようになっていること。
運転席に着席した場合競技運転者は進行方向に直面できること。

7) 車体のコクピットの入口は次の最少寸法を有すること。
長さ:６０ｃｍ
幅:座席の背の最後の部分から前方30cmを超える部分は40.5cmを確保すること。

8) ホイール
10インチ径のホイールを使用すること。リム幅は６．５インチまでとする。
ホイールは車体の外側にあること。車体の側板は前後のホイールの内面接線を出ないこと。

9) タイヤ
本競技会に使用するドライタイヤは予選、決勝を通じて１セットのみとし、予選レースコースイン前に競技役員のチェックを受けなければならない。
ただし、やむをえない事情によりバーストその他で走行が不可能または危険と判断された場合のみ競技長の許可を得て交換することができる。

10）制動装置

同一のペダルによって操作される二重制動装置を有し、次の条件に合うものでなければならない。

① ペダルは通常４輪を制御するものであること。

② 制動装置のパイプに洩れがある場合もしくは制動伝達装置になんらかの欠陥がある場合でもペダルは少なくとも２車輪のホイールを依然として制御するものであること。

③ 後方より確認できる１個以上の赤色制動灯を取付けること。

11）燃料タンク

参加者はＪＡＦまたは、ＦＩＡ公認の安全燃料タンクを装着すること。

燃料注入管は、燃料補給の際空気の排出ができるよう充分な直径を有するものとし、かつ必要ならばタンクと外気を結合するフリーザーパイプは走行中の燃料洩れを防止できること。

12）排気管

① 排気管の出口は、地面より30cm以上、60cm以下の高さでなければならない。その排気管が車体の構成要素によって全部覆われているものでない場合には、車体の全長を超えて25cm以上出てはならない。

② 排気管には有効かつ外見で判断しうる消音器が装着されていなければならない。

③ 騒音は４ストローク車の場合、２ストローク車の場合共に110+5db(A)以下でなければならない。

④ 測定方法は排気管後方0.5m、45度の角度にマイクロフォンを設置し、ピストンの平均スピードを４ストロークの場合11m/s、2ストロークの場合13m/sでエンジンを回転しているときの騒音を測定する方法。

13）潤滑油と冷却水の補給

潤滑油の補給は競技中は許されない。オイルタンクおよびラジェーターの注入口は封印がほどこされるものでなければならない。潤滑油タンクの注入口の封印は、レース中のいかなる時も取除くことはできない。

14）安全装置

① 安全ベルトは４点式以上を使用すること。

② 安全ロールバーは国内競技車両規則第４章16条の１の規定に従うこと。

③ 被覆線、電線または電気装置がコクピットを通り抜け、あるいはその内に設備されている時には防漏材または防火材で完全に覆われていなければならない。
燃料のコクピットへの流入、バッテリー液の漏洩、燃料と電気装置や電線との接触がないように装備あるいは設備しなければならない。

④ 燃料注入口とキャップは車体より突出してはならない。衝突や補給の不完全な締付けでキャップがゆるまないような設計、構造であること。
注入口や注入管の位置は、衝突によって破損されやすい場所を避けて取付けなければならない。空気孔は少なくともコクピットの後方25cmの場所に位置すること。

⑤ 消火器の内容量は最低1.5ｋｇ以上とする。
車両には２個の放出口を有する消化器を次のように取付けること。
(a)エンジンルーム内の放出口は少なくとも吸気装置に向け、競技運転者が運転姿勢のまま操作できること。
(b)コクピット内の放出口は競技運転者に向いており、運転姿勢のままでも、また、車外の救助者にでも操作できること。
(c)操作装置はＥの文字を赤い円マークで囲み、表示すること。

⑥ 電気回路開閉装置：すべての電気回路を遮断できるスイッッチを設け、その位置は外部からでも容易に操作が可能で、しかも位置を確認しやすいようにスパークを青い三角形で囲んだ記号で表示すること。

⑦ オイル・キャッチ装置：エンジンやミッションから外へ出るオイルを集めるため、最少限１リットルの有効な容積をもつオイル・キャッチ装置を取付けなければならない。

⑧ 防火壁と床：車はエンジンルームまたは車の下側からコクピットに火災が侵入するのを防ぐのに充分な防火壁を備えなければならない。
エンジンの制御装置、ワイヤーおよび管を通すため設けられる防火壁の孔は必要な最少限度の寸法でなければならない。コクピットの床は、路面やエンジンから小石、油、水、破片の侵入を防ぎ競技運転者を保護できるようにつくられなければならない。
床板、または腹板は液体がたまるのを防止する逃口を備えなければならない。

15) 車　　体

① 車体のいかなる部分も地上９０ｃｍの水平面を超えてはならない。ただし安全ロールバーはこの寸法に含まれない。またエアーボックスの開口部はこの高さに含まれるがエアーボックス総体の最大高さは地上95cmとする。

② 車体の前部にウィングを取付けることは許されるが、その高さは前輪リム最上端より低い位置でなければならず、前後輪タイヤの中心線の間を通過する垂直面より外側へ出てはならない。

③ 車両後部、コクピットより後方にエア・スポイラーを取付けることは許されるが、高さはロールバー最上端より低い位置でなければならず、その幅は95cmを超えてはならないし、また、後輪車軸の中心より後方50cmまでとする。

④ 車両の最低地上高は４ｃｍ以上とする。

⑤ サイドスカートの装着は一切認められない。