

Historic Formula Register
Class 1/2/3 共通
車両レギュレーション/ガイドライン

ver.1.0 2018年1月



1. 適用範囲

本共通車両レギュレーション/ガイドライン(以下、共通車両規定)は、Historic Formula Register(以下 HFR)が主催、あるいは開催に協力するレースイベントにおける、全クラス(Class 1/2/3)の参加車両に適用します。

2. 共通車両規定と各クラス別のレギュレーション

本共通車両規定は、全クラスに共通する事項のみを規定します。

Class1/2/3 それぞれの参加車両は、本共通車両規定に加え、各クラス別のレギュレーションの両方を満たすことが求められます。

3. 効力

本共通車両規定は、大別して以下の効力を有するものとします。

(1)レギュレーション(必須事項)

レギュレーションに属する事項は、項目すべてを参加車両が満たすことが、必須事項として求められます。

したがって、ひとつでも項目を満たさない車両には、出走が認められません。

(2)ガイドライン(指針)

ガイドラインに属する事項は、項目すべてを望ましいとするものの、万一部の項目を満たさない場合でも HFR 委員会の判断をもって参加を承認するものとします。

ただし、規定との差異を意図的に活用したり、著しく競争上優位な結果を生むなど、HFR の唯一の会則「ジェントルマンであること」の精神に反して、参加者間で共有可能な良心の範囲を超える行為と判断される場合には、HFR 委員会より上位クラスでの参加、章典外での参加、あるいは参加をお断りすることを含め別個の指示を行う可能性があります。

●重要●

特に安全基準などガイドラインを満たさない場合にも、参加者自身の傷害・死亡が発生した場合はあくまで参加者自身の責によるものとし、いかなる場合も参加者本人ならびに家族等は他の参加者ならびに HFR 委員会・事務局の責を問わないことを条件に、参加を認めるものとします。

4. 共通車両規定

4.1 レギュレーション(必須事項)

・車両年式・形式

以下の条件を満たす車両のみが参加を認められるものとします。

- ・1960年1月1日から1969年12月31日までに製造された、もしくは同メーカー・同型式の車両で、上記期間以降に製造された単座型フォーミュラカー。
- ・上記期間以降にデビューした車両については、HFR 委員会の承認をもって参加を認める場合がある。



・その他

ーボディ

基本的に現役当時と同様の形状・材質のものとする。また、現役当時に装着されていた場合も空力的付加物(ウイング、スポイラー等)の装着は認められない。

4.2 ガイドライン(指針)

・安全基準

ー消火器

最新の FIA/JAF 安全規定に準拠した仕様の消火器を備えること。特に、耐用年数や内圧などのコンディションにも注意を払うこと。なお現時点の JAF 安全規定では、消火剤の最小容量は AFFF の場合 2.4ℓ と規定されている。

ドライバーが着座状態で消火器を起動可能であること。

上記以外に、車外から容易に識別・操作可能なスイッチを 1 個以上備えていること。

消火器は、噴射時も車体に固定されたまま利用する形式とし、特にその場合は消火液がエンジンベイ、コクピットなど適切な位置に噴射されるよう、配管・ノズルを設置すること。

・ロールバー

最新の FIA 付則 K 項に準拠した仕様のロールバーを備えること。

・安全燃料タンク

最新の FIA/JAF 安全規定に準拠する安全燃料タンクを備えること。あわせて、フューエルラインやホースエンド等の安全性についても十分な注意を払うこと。

・シートベルト

最新の FIA/JAF 安全規定に準拠するシートベルトを備えること。また、車体側取り付け位置や方法、ベルト本体の耐用年数や損傷などについても十分な注意を払うこと。

HANS 等のネック・リストレイントを使用する場合には、ベルトアンカー位置を正しい位置に変更するなど、メーカーが指定する取り付け方法となるよう、特に注意を払うこと。

●重要●

一般に、ドライバーの肩より高い位置にベルトアンカーが設置されていないと、衝突時に鎖骨骨折など HANS シェル自体がドライバーを傷つける原因となるため注意が必要です。

詳しくはメーカーなどの指定事項などをご参照ください。

・レインライト

雨天時の視認性のため、車体後方に赤色のレインライトを装着すること。ライト本体は、FIA/JAF 安全基準に適合するものが望ましい。

(改定履歴)

・ver.1.0 (2018 年 1 月) 初版

Historic Formula Register
Class 1
(1000cc Formula 3・Formula 2/FJ)
車両レギュレーション

ver.1.0 2018年1月



1. 適用範囲

本レギュレーションは、Historic Formula Register(以下 HFR)が主催、あるいは開催に協力するレースイベントにおける、Class 1 参加車両に適用します。

2. 海外レース主催団体によるレギュレーションの適用

HFR の Class 1 参加車両に対しては、海外レース主催団体によるレギュレーションを適用します。ただし一部の項目については、HFR のポリシーや日本の国情を反映して HFR 独自の条項を設け、海外レース主催団体によるレギュレーションに優先して適用します(当該箇所には【HFR 独自】を付記します)。

(1)Formula Junior(1958年-1963年に施行)については、Formula Junior Historic Racing Association による”Technical Regulations”を適用

<http://formulajunior.com/technical-info/>

(2)排気量 1000cc の Formula 3 については、Historic F3 1000cc European Trophy の”Technical Regulations”を適用

<http://www.f3historic.com/regulations.php>

(3)排気量 1000cc の Formula 2 については、Historic Grand Prix Cars Association の Class 10 (“1964/65 Formula 2 cars of not more than 1000cc”)の”Technical Regulations”を適用

本レギュレーションは、上記(1)(2)(3)における常に最新のレギュレーションが自動的に適用されるものとします。また、レース主催者の意向により、本規定に優先して別途の規定等が適用される場合があります。

なお、HFR における運用を容易にするために、必要に応じて以下の換算率を用いる場合があります(小数点以下第3位以下で四捨五入、公差部分のみ第3位以下で切り捨て)。

- ・1インチ=25.400 mm
- ・1ポンド=453.59 g

3. 効力

本レギュレーションは、下記期間において異なる効力を有するものとします。

(1)2019年12月31日以前(移行期間)

この期間中は、本レギュレーション全適用に向けた移行期間とします。具体的には、参加車両が4章(車両規定)の各項目すべてを満たすことを前提とするものの、万一部分の項目を満たさない場合でも HFR 委員会の判断をもって Class 1 での参加を承認するものとします。

ただし、レギュレーションとの差異を意図的に活用したり、著しく競争上優位な結果を生むなど、HFR の唯一の会則「ジェントルマンであること」の精神に反して、参加者間で共有可能な良心の範囲を超える行為と判断される場合には、HFR 委員会より上位クラスでの参加、章典外での参加、あるいは参加をお断りすることを含め、別個の指示を行う可能性があります。



(2) 2020 年 1 月 1 日以降(本適用)

Class 1 参加車両は、4章(車両規定)のすべての項目を満たすことが、必須事項として求められます。

したがって、4章の項目をひとつでも満たさない車両には、Class 1 での出走が認めないほか、上位クラスへの移行や章典外での参加、または参加をお断りするなどの判断が行われます。

4. 車両規定

4.1 Formula Junior

1958 年-1963 年に製造または実戦参加した Formula Junior に関する車両規定は、下記 Formula Junior Historic Racing Association による”Technical Regulations”を適用します。

<http://formulajunior.com/technical-info/>

【HFR 独自】上記に関わらず、HFR の車両共通規定が優先して適用されます。

4.2 Formula 3

1000cc の F3(1964 年-1970 年に施行)については、下記 Historic F3 1000cc European Trophy の”Technical Regulations”を適用します。

<http://www.f3historic.com/regulations.php>

【HFR 独自】上記に関わらず、HFR の車両共通規定が適用されます。

なお誤解を避けるため、上記”Technical Regulations”の一部を日本語で列挙します。それ以外の項目は、上記 URL の”Technical Regulations”をご参照ください。

・エンジン

-最大排気量 1000cc、最大気筒数 4

-最小ストローク 1.902” (48.31 mm).

(2019 年シーズンより、最小クランクピンジャーナル直径 1.8926” (48.072 mm)、最小メインベアリングジャーナル直径 2.085” (52.959 mm))

・ギアボックス

-前進 4 速、後進 1 速

-Hewland Mk.8 の使用可

-リミテッドスリップデフなど作動制限装置の使用不可

・ホイール

-最大サイズ:フロント 13” × 9J、リア 13” × 11J

・タイヤ

-AVON スリックを「CR65 パターン」にカット (DUNLOP も使用可、記載省略)

-A37 コンパウンド、コードナンバー 7342(フロント)/7343(リア)のみ使用可

-ブロックパターンは下記 URL を忠実に再現すること

フロント(H002) : http://www.f3historic.com/Avon_Front_Dry_H002.pdf

リア(H004) : http://www.f3historic.com/Avon_Rear_Dry_H004.pdf

【HFR 独自】ウェットタイヤ(パターン W002/W005)は使用不可とします



4.3 Formula 2

1000cc の F2(1964-66 年に施行)については、下記 Historic Grand Prix Cars Association の Class 10(”1964/66 Formula 2 cars of not more than 1000cc”)の”Technical Regulations”を適用します。

(2017 年版)http://www.hgpca.net/images/Documents_2016/2017_Technical_Regs.pdf

【HFR 独自】上記に関わらず、HFR の車両共通規定が優先して適用されます。

(改定履歴)

・ver.1.0 (2018 年 1 月) 初版

Historic Formula Register Class 2 (Formula Ford) 車両レギュレーション

ver.3.0 2018年1月



1. 適用範囲

本レギュレーションは、Historic Formula Register(以下 HFR)が主催、あるいは開催に協力するレースイベントにおける、Class 2 参加車両に適用します。

2. 海外レース主催団体によるレギュレーションの適用

HFR の Class 2 参加車両については、米国の Monoposto Racing Rules & Regulations (以下 Monoposto Rules)のうち、Formula Ford の車両規定(Formula Ford Class Specification)を適用します。なお、エンジン規定については、イギリスの規定を選択することも可能です(詳細は 4 章参照)。

・Monoposto Rules 2017 年度版: http://www.monoposto.com/MR_2017_Rules.html

ただし一部の項目については、HFR のポリシーや日本の国情を反映して HFR 独自の条項を設け、海外レース主催団体によるレギュレーションに優先して適用します(当該箇所には【HFR 独自】を付記します)。

本レギュレーションは、常に最新の Monoposto Rules における常に最新のレギュレーションが自動的に適用されるものとします。また、レース主催者の意向により、本規定に優先して別途の規定等が適用される場合があります。

なお、HFR における運用を容易にするために、必要に応じて以下の換算率を用いる場合があります(小数点以下第 3 位以下で四捨五入、公差部分のみ第 3 位以下で切り捨て)。

- ・1インチ=25.400 mm
- ・1ポンド=453.59 g

3. 効力

本レギュレーションは、下記期間において異なる効力を有するものとします。

(1)2019 年 12 月 31 日以前(移行期間)

この期間中は、本レギュレーション全適用に向けた移行期間とします。具体的には、参加車両が4章(車両規定)の各項目すべてを満たすことを前提とするものの、万一部の項目を満たさない場合でも HFR 委員会の判断をもって Class 2 での参加を承認するものとします。

ただし、レギュレーションとの差異を意図的に活用したり、著しく競争上優位な結果を生むなど、HFR の唯一の会則「ジェントルマンであること」の精神に反して、参加者間で共有可能な良心の範囲を超える行為と判断される場合には、HFR 委員会より上位クラスでの参加、章典外での参加、あるいは参加をお断りすることを含め、別個の指示を行う可能性があります。

(2) 2020 年 1 月 1 日以降(本適用)

Class 2 参加車両は、4章(車両規定)のすべての項目を満たすことが、必須事項として求められます。

したがって、4章の項目をひとつでも満たさない車両には、Class 2 での出走が認めないほか、上位クラスへの移行や章典外での参加、または参加をお断りするなどの判断が行われます。



4. 車両規定

Class 2(1967 年以降に施行された Formula Ford)については、下記 Monoposto Rules の”Class Specification Historic Formula Ford”を適用します。

Monoposto Rules 2017 年度版:

http://www.monoposto.com/MR_2017_Rules.html

【HFR 独自】上記に関わらず、HFR の車両共通規定が優先して適用されます。

ただし、エンジン規定については、イギリスから輸入された車両との互換性を考慮し、イギリス Ford Motors Company による以下の”Technical Regulations”の”5 ENGINE”規定を、Monoposto Rules に替えて選択することも可能です。

イギリス FoMoCo Technical Regulations 2017 年度版(5 ENGINE を参照):

<http://www.historicff.co.uk/wp-content/uploads/2015/02/Regulations-2017.pdf>

ただし、Monoposto のエンジン規定を適用する場合は、Monoposto の規定すべてに準拠し、イギリスの規定を適用する場合はイギリスの規定すべてに準拠するものとします。Monoposto Rules とイギリスのエンジン規定の一部項目のみを部分的に選択し、組み合わせすることは認められません(例えば、ポート径は Monoposto、カムシャフトはイギリスの規定のように、いいところ取りすることは不可となります)。

なお誤解を避けるため、上記”Monoposto Rules”と”FoMoCo Technical Regulations”の一部を日本語で列挙します。それ以外の項目は、上記 URL の Monoposto Rules をご参照ください。

なおイギリスの規定が異なる重要なポイントは【イギリス規定】の注釈を添えています。

4.1 エンジン

-概要

エンジンは以下の車種に標準搭載されていたフォード 1600 クロスフローエンジンを用いるものとし、下記バージョン間でパーツを互換してはならない。

・「Cortina」バージョン: Cortina 1600GT(1970 年型まで)

・「Kent」バージョン: Cortina 1600GT(1971 年型)、Capri 1600(1971 年型)、Pinto(1971 年型)

本レギュレーションに記載されている事項以外の改造や変更は一切認めない。バランス取りに必要な範囲のみであれば、ムービングパーツの切削等を認める。

なお以降のエンジン規定は、「Kent」バージョンを対象とする(「Cortina バージョン」については省略)。「Cortina」バージョンの規定は、Monoposto の Technical Regulation 本文参照のこと)。

-圧縮比

・最大 9.3:1

【イギリス規定】イギリスでは明確な圧縮比の指定はなく、下記の計測方法のみが定められている



・圧縮比は以下の方法で決定する:

-【HFR 独自】最大ボアサイズ: 81.00mm

(注釈: Standard のボアサイズは 3.1881" (80.978mm)。Monoposto では最大 3.200" (81.28mm) まで認められるが、最大排気量 1600cc を超えるため不可)

-ピストン上死点における最小の気筒内容積: 42.0cc

【イギリス規定】41cc

-ヘッド表面からのバルブ面の最大突き出し: 0.040" (1.016mm)

【イギリス規定】最大 1.2mm

-以下のヘッドガスケットのみの利用を認める

・Ford Part # 931M6051AA、Payen Part # AH-750、Felpro Part # 8360PT-1

【イギリス規定】781M 6051 AA、931M 6051 AA かつ圧縮時の最低厚さ 0.85mm、最小燃焼室内リング直径 82.50mm

・その他

-【イギリス規定】上死点で、ピストンのどの部分もシリンダーヘッド面より上に突き出してはならない

-シリンダーヘッド

・ポート形状の変更や切削等は、シリンダーヘッドとマニフォールドの接合面での内径が以下の大きさを超えない限り認められる。

-インレット: 1.50" (38.10mm)

-エキゾースト: 1.20" (30.48mm)

【イギリス規定】インレット 36.12mm/エキゾースト 29.41mm が上限となっている

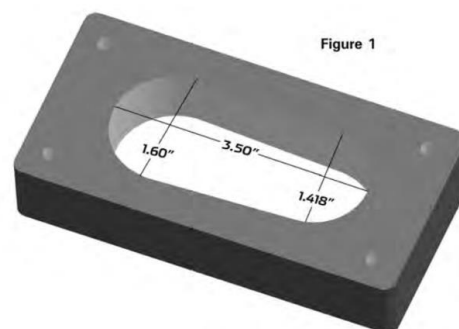
【HFR 独自】ヘッドはオリジナルもしくは Ford が製作したリプロダクションの鋳鉄製に限る。アルミ製のヘッドの使用は認めない。

-インレットマニフォールド

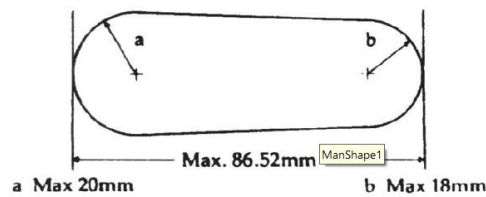
・ポート形状は、以下の数値が保たれる限り、切削等による変更可。

-シリンダーヘッド接合面での最大内径: 1.340" (34.03mm)

-キャブレター取付フランジ面での最大ポート内径: 下図の通りとする



【イギリス規定】



・ピストン

- ・下記のスタンダードサイズ(+0.00)以外のピストンは使用不可

-AE pistons P/N 18649, casting P/N 18634、 CP piston, part # 81-2 FF1600、
P/N AE-M717D, casting number 711 M 6110. AE Hepolite P/N 20552, Casting # 20548A.

【HFR 独自】Monoposto では 0.005”オーバーサイズの使用を認めているが、1600cc
を超えるため、HFR での使用は認めない

- 【イギリス規定】下記のピストン以外の使用は認められない

-711M-6102-DA/EA/CA (FFI)、またはフォード生産車でライン装着されたもの

- ・ボウル深さ

0.470” (11.94mm)

- ・ボウル最大直径

AE Hepolite 2.44” (61.98mm)、 CP Piston 2.50” (63.5mm)

- ・ボウル最小容量

規定なし

【イギリス規定】41cc

- ・ピンハイト(センター間)

1.702” ±0.002” (43.23mm±0.05mm)

- ・ピストン全高

AE Hepolite: 3.30” (83.82mm)、 CP Piston: 2.80” (71.12mm)

- ・最低重量(リング・ピストンピン含む)

515g

【イギリス規定】520g

- ・ピストンピン最低重量

115g±2g

【イギリス規定】113g±2.0g、固定方法などの変更は不可

- ・ピストンリング溝の幅

トップ 0.064” (1.63mm)、セカンド 0.0795” (2.02mm)、オイルリング 0.159” (4.04mm)

- ・ピストンリング

自由、ただし、オイルリング 1 組とコンプレッションリング 2 本を使用し、ピストンリング取付に関
する変更は行わないこと

【イギリス規定】スタンダードか同等のリングに限る(コンプレッションリングはワンピースか
つ通常のギャップを持つこと。オイルコントロールリングはワンピース、ツーピース、スリー
ピース(2本のレールと1本のエキスパンダー)のいずれも可)

-バルブ

- ・センター間距離 (In-Ex)

1.540" ± 0.020" (39.12mm ± 0.50mm)

【イギリス規定】39.12 ± 0.5mm

- ・最大直径 (In)

-In: 1.560" ± 0.020" (39.62mm ± 0.50mm)

【イギリス規定】39.62mm

-Ex: 1.340" ± 0.020" (34.04mm ± 0.50mm)

【イギリス規定】34.00mm

- ・全長

-In: 4.367" ± 0.020" (110.92mm ± 0.50mm)

【イギリス規定】110.92 ± 0.5mm

-Ex: 4.355" ± 0.020" (110.62mm ± 0.50mm)

【イギリス規定】110.61 ± 0.5mm.

- ・その他

-バルブ形状の変更は不可。

-オリジナルに替わるバルブは以下の利用を認める

・In: AE P/N V34524、Ex: V34525

【イギリス規定】オリジナルもしくはステムに"FFI"の刻印があるバルブのみの使用が認められている

-カムシャフト

- ・FORD もしくは SCCA 準拠のプロファイルに合致するもののみ使用を認める

【イギリス規定】Parts No.771M-6250-BA のみの使用が認められている(カムプロファイルの詳細はイギリス規定本文参照)

- ・最大リフト(プッシュロッド先端で計測)

-In: 0.231" ± 0.002" (5.87mm ± 0.05mm)

-Ex: 0.232" ± 0.002" (5.89mm ± 0.05mm)

【イギリス規定】In: 最大 5.917mm、Ex: 最大 5.943mm

- ・最大リフト(スプリングキャップで計測@タペットクリアランスゼロ)

-In: 最大 0.356" (9.04mm)

-Ex: 最大 0.358" (9.06mm)

【イギリス規定】In: 最大 9.042mm、Ex: 最大 9.093mm

- ・ローブセンター

-Camshaft Lobe Centers: 109° ± 2°

-オフセットドエル(スプロケット/カム間)の利用を認める



-バルブスプリング

- ・バルブスプリングおよびシムは自由。ただし、
 - スプリングおよびシムはスチール製であること
 - バルブ 1 本あたりスプリングは 1 本以内
 - 円錐形状のスプリングの使用は認めない
 - フォード純正型のスプリングキャップとリテーナーを使用すること。

-プッシュロッド

- ・ステム直径(最小部)
 - 0.25”(6.35mm)
- ・全長
 - 7.64”(194.06mm)
- ・最低重量
 - 50 g

-コネクティングロッド

- ・最低重量
 - 630 g(上記は、キャップ、ボルト、小端部ブッシュを含む。ベアリングシェルは含めない)
 - 軸間距離: 4.925”±0.020”(125.10mm±0.50mm)
- 【イギリス規定】Ford Part No. 2737E 6200 B のみ使用可

-クランクシャフト

- ・FORD 製、もしくは SCCA 公認の鋳造リプロダクションクランクの使用を認める
 - 【イギリス規定】Ford の標準パーツ 711M-6303-AE、FFI が供給する 711M-6303-AG('FFI'とシリアルナンバーの刻印が#1 のジャーナルにあるもの)のみの使用が定められている
- ・最低重量
 - 24 ポンド 8 オンス(11,112.96 g)
 - 【イギリス規定】11.2kg
- ・ストローク(ピストン側で計測)
 - 3.056”±0.004”(77.63mm±0.10mm)

-フライホイール

- ・重量(リングギアおよびドウェルを含む)
 - 最低 15.5 ポンド(7,030.65 g)
 - 【イギリス規定】8.28kg

-キャブレター

- ・ウェーバー32/36DGV、ホーリー5200 に限る。
 - 【イギリス規定】32/36DGAV も使用可
- ・ヴェンチュリ内径(直径)
 - プライマリー: 26mm、セカンダリー: 27mm



・以下の変更については認める:

- あらゆる種類のジェット(加速ポンプディスチャージジェット追加を含む)。ジェット取付のためにキャブレター本体の改造も可。
- 外部リンケージの追加・改造。
- アンチサージパイプの追加(内部/外付ともに)。
- ラムパイプ(ヴェロシティパイプ)の追加。
- キャブレター本体に直付である限り、あらゆるフィルター類の使用は可。ただし、オリジナル時に装備されたものでない限り、エアスクープ、シュノーケルなどラム効果を生じるものは禁止。
- チョークバタフライ・リンケージの取り外し。

-フューエルポンプ

- ・自由

-エギゾーストマニフォールド

- ・自由

【イギリス規定】マフラー(Ford Part No. 9095317 または旧型 9094277 に限る)を装着すること

-オイルポンプ/サンプ

- ・自由:ドライサンプ式の使用も可。

-ディストリビューター

- ・自由

・ただし、

- オリジナルのドライブギア、取り付け位置、ハウジングを使用すること
- 進角は、バキュームまたは機械的な方式のみによること。それ以外の手段によるトリガーや各気筒への分配、タイミングは認められない。

4.2 トランスミッション

- ・前進4速以下で、後進ギアが使用可能である限り、あらゆるギアボックスの使用を認める。

4.3 ファイナルドライブ

- ・あらゆるファイナルドライブの使用を認める。
- ・ただし、駆動輪は後輪に限る。リミテッドスリップデフやロックされたデフは認めない。

4.4 クラッチ

- ・あらゆる単板クラッチの使用の使用可
- ・ただし、クラッチ取付アタッチメント以外のポイントについてフライホイールに変更を加えることは不可。他項に抵触しない範囲であれば、AP Borg&Beck、Tilton などのメタルクラッチを使用するためにフライホイールに変更を加えることは可。



【イギリス規定】標準の単板ダイヤフラムクラッチのみ。レーシングクラッチの使用は不可

4.5 サスペンション/駆動系統

- ・すべて鋼管製であること。ただし、ハブアダプター、リアハブキャリア(アップライト)、ベアリング、ブッシュはこの限りではない。
- ・ホイールスペーサーの厚さは 1.5” (38.1mm)を超えないこと。
- ・ショックアブソーバー: 自由。ただし、材質は鋼管製で、リモートリザーバーを持たないこと。
- ・ドライブシャフトにはラバードーナツを装着すること。ただし、当時より等速ジョイントを装備していたことを証明できる場合は、この限りではない。

4.6 ブレーキ

- ・自由。ただし、鋳鉄製キャリパーおよび鉄製ローターに限る。
- ・前後バランス調整ノブなど、コクピット内から調整可能とすることは、オリジナル当時から装備されていたことが証明できない限り不可。

4.7 ホイール

- ・直径 13 インチで、リム幅が 5.5J 以内である限り、オフセット等の変更は可。
【HFR 独自】当時と同じスチールホイールが望ましいが、軽合金製のホイールも上記サイズを満たす限り使用可。クラックチェックや真円性についても細心の注意を払うこと。

4.8 タイア

- ・以下のタイアのみを使用可とする。溝の追加やトレッドの切除などは不可。

-エイヴォン

フロント: エイヴォン ACB9 5.0/22.0-13 Formula Ford コンパウンド A29

リア: エイヴォン ACB9 6.5/23.0-13 Formula Ford コンパウンド A29

-ダンロップ

フロント: ダンロップ 135/545-13 CR82 9092 Formula ford

リア: ダンロップ 165/580-13 CR82 9092 Formula ford

標準の 9092 コンパウンドのみ使用可(476 は不可)。

【HFR 独自】Hoosier(フージア)タイアの利用は認めない

【巻末】改定履歴

- ・ver.1.0 (2006年8月) (初版)

- ・ver.2.0 (2007年7月) Monoposto Rules 2007 への準拠(2006年度から内容の変更なし)
 - 一部誤字・表記修正
 - XI.項タイヤ規定の変更:
 - 使用可能なタイヤの追加(AVON ACB9)
 - 「経過措置」の削除

- ・ver.3.0(2018年1月) Monoposto Rules 2017 への準拠
およびエンジンに関する「イギリス規定」の追加

Historic Formula Register Class 3 (Formula B) 車両レギュレーション

ver.1.0 2018年1月



1. 適用範囲

本レギュレーションは、Historic Formula Register(以下 HFR)が主催、あるいは開催に協力するレースイベントにおける、Class 3 参加車両に適用します。

2. 海外レース主催団体によるレギュレーションの適用

HFR の Class3 参加車両については、米国の Monoposto Racing Rules & Regulations (以下 Monoposto Rules)のうち、Formula Bに関する車両規定(Class Specification Formula B/Formula 2)を適用します。この規定は Formula B と Formula 2 の両方を包含していますが、このうち Formula 2 のみに適用される項目は、HFR の Class 3 には適用しません。

・Monoposto Rules 2017 年度版: http://www.monoposto.com/MR_2017_Rules.html

ただし一部の項目については、HFR のポリシーや日本の国情を反映して HFR 独自の条項を設け、海外レース主催団体によるレギュレーションに優先して適用します(当該箇所には【HFR 独自】を付記します)。

本レギュレーションは、常に最新の Monoposto Rules における常に最新のレギュレーションが自動的に適用されるものとします。また、レース主催者の意向により、本規定に優先して別途の規定等が適用される場合があります。

なお、HFR における運用を容易にするために、必要に応じて以下の換算率を用いる場合があります(小数点以下第 3 位以下で四捨五入、公差部分のみ第 3 位以下で切り捨て)。

・1インチ=25.400 mm

・1ポンド=453.59 g

3. 効力

本レギュレーションは、下記期間において異なる効力を有するものとします。

(1)2019 年 12 月 31 日以前(移行期間)

この期間中は、本レギュレーション全適用に向けた移行期間とします。具体的には、参加車両が4章(車両規定)の各項目すべてを満たすことを前提とするものの、万一部分の項目を満たさない場合でも HFR 委員会の判断をもって Class 3 での参加を承認するものとします。

ただし、レギュレーションとの差異を意図的に活用したり、著しく競争上優位な結果を生むなど、HFR の唯一の会則「ジェントルマンであること」の精神に反して、参加者間で共有可能な良心の範囲を超える行為と判断される場合には、HFR 委員会より章典外での参加、あるいは参加をお断りすることを含め、別個の指示を行う可能性があります。

(2) 2020 年 1 月 1 日以降(本適用)

Class 3 参加車両は、4章(車両規定)のすべての項目を満たすことが、必須事項として求められます。

したがって、4 章の項目をひとつでも満たさない車両には、Class 3 での出走が認めないほか、章典外での参加、または参加をお断りするなどの判断が行われます。



4. 車両規定

Class 3 については、下記 Monoposto Rules の”Class Specification Formula B/Formula 2”を適用します。

Monoposto Rules 2017 年度版:

http://www.monoposto.com/MR_2017_Rules.html

【HFR 独自】上記に関わらず、HFR の車両共通規定が優先して適用されます。

なお誤解を避けるため、重要なポイントについて上記レギュレーションの一部を日本語で列挙します。それ以外の項目は、上記 URL の Monoposto Rules をご参照ください。

4.1 エンジン

-排気量

- ・1100cc 以上、1600cc 以下

-型式

・エンジンは、1966 年以降に FIA がグループ 1・グループ 2・グループ 3 のいずれかで公認した市販車に由来するものに限る。他のエンジンの使用については、あらかじめ承認が必要。

【補足】Cosworth FVA のようなレース専用エンジンは、上記に含まれません。また、現役当時の Formula B のレギュレーションに即し、ギアトレーンやコグドベルトによるカムシャフトの駆動はオリジナルであっても不可。1 気筒あたりの 2 バルブ以下のエンジンのみの使用が認められます。

-クランクシャフト

- ・交換は認められるが、ホモロゲーションフォームに記されたノーマルのストロークからの改変は認められない。

-ディストリビューター/点火装置

- ・交換は認められるが、取付に関してエンジン本体の改造を伴わないこと。
- ・イグニッショントリガーはディストリビューター内に実装されること。

-シリンダーボア径の拡大

- ・ボア直径はスタンダードから+1.2mm までの拡大が可能
- ・ただし、拡大後の排気量は 1,600CC を超えないこと。

-【HFR 独自】ロータスツインカムエンジンに関するオリジナリティの保持:

Monoposto Rules の規定にかかわらず、HFR Class 3 に出走する車両でロータスツインカムエンジンを搭載する場合は、以下の規定を満たすこと

・シリンダーヘッドリプロダクションヘッドの使用

FORD 社で当時生産されたオリジナルシリンダーヘッド以外の、後年製造された複製品は以下の条件を満たす場合のみ、HFR 事務局経由で HFR 委員会の事前許可を得た上で利用を認めるものとする

- ・インレットマニフォールドの寸法(長さ・内外径)は、オリジナルに準拠すること
- ・イグニッションプラグのネジ径は 14mm であること
- ・その他の寸法・形状もオリジナルと基本的に同一であること



・シリンダーブロック

以下の条件を満たすシリンダーブロックのみの使用を認める。

-ブロックハイト: 最大 198mm

-使用可能なシリンダーブロックのキャスト No.は以下に限る

116E-6015、120E-6015、2731-6015、3020-6015、681F-6015、701M-6015

(711、691、831C-AX の使用は不可)

4.2 タイヤ

【HFR 独自】以下の条件を満たすタイヤのみの使用が認められます

-AVON スリックを「CR65 パターン」にカット (DUNLOP も使用可、記載省略)

-ブロックパターンは下記 URL に準じたものとする。

特に、回転方向のブロックの長さ=29mm、グループ(溝)の幅 2mm・深さ 5mm とするようにタイヤサプライヤーに指定のこと。

フロント(H002) : http://www.f3historic.com/Avon_Front_Dry_H002.pdf

リア(H004) : http://www.f3historic.com/Avon_Rear_Dry_H004.pdf

【補足】

イギリスのタイヤサプライヤー(BMTRなど)が、上記の指定をしても正しくカットしてくれないことで複数のメンバーがトラブルを経験しています。

今後タイヤを購入される際は、Roger Kraus や Sasco Sports などアメリカのタイヤサプライヤーに注文するようにしてください。

発注方法などで不明点がある場合は、オーダー前に HFR 事務局までお問い合わせください。

Roger Kraus Racing: <http://rogerkrausracing.com/>

Sasco Sports: <http://www.sascosports.com/>

-グループ(溝)の数は、タイヤのサイズ(幅)に応じて以下の本数とする。

タイヤサイズ	グループ本数
7.0/22.0-13	4
8.2/22.0-13	5
8.6/22.0-13	5
9.0/21.0-13	5
10.5/23.0-13	6
12.0/23.0-13	6
13.0/24.5-13	6

(改定履歴)

・ver.1.0 (2018年1月) 初版