



Tekniska regler Drifting Semi-Pro, DG-SP (RM)

G1.5 Tillämpning, förändring och definition av regler. Se gemensamma regler pkt G1.5

-Allt som inte enligt följande bestämmelser anges som tillåtet, ska vara original och obearbetat.

Det som inte uttryckligen är tillåtet i detta reglemente är att betrakta som förbjudet.

G 1.6 Organisatoriska förutsättningar

Var och en som organiserar eller deltar i tävling ska anses:

- *Ha kännedom om FIA:s, CIK-FIA:s, EFRA:s, IFMAR:s samt SBF:s bestämmelser och policydokumentet Fair Racesamt de övriga bestämmelser som gäller för tävlingen och tävlingsformen i fråga;*
- *Ha förbundit sig att utan förbehåll underkasta sig ovannämnda bestämmelser och policydokumentet Fair Race;*

Ha förbundit sig att inte vädja till andra domare och instanser än de idrottsliga organisationer, som anges i FIA:s, CIK-FIA:s, EFRA:s, IFMAR:s och SBF:s bestämmelser

OBS!

Text med rött (understruken i svart/vitt) är text som är ändrad sedan den förra utgåvan:

Jan. 2018.

Tekniska regler Drifting Semi-Pro, DG-SP	4
DG-SP 1 Tillåtna fordonstyper.....	4
DG-SP 2 Specifikationer, teststandarder	4
DG-SP 3 Kaross samt bilens utsida	4
DG-SP 3.1	4
DG-SP 3.2	4
DG-SP 3.3	5
DG-SP 3.4	5
DG-SP 3.5	5
DG-SP 3.6	5
DG-SP 3.7	5
DG-SP 3.8	6
DG-SP 3.9	6
DG-SP 3.10	6
DG-SP 3.11	6
DG-SP 3.12	6
DG-SP 3.13	6
DG-SP 3.14	6
DG-SP 3.15	6
DG-SP 3.16	6
DG-SP 3.17	6
DG-SP 3.18	6
DG-SP 3.19	7
DG-SP 3.19.1	7
DG-SP 3.19.2	7
DG-SP 3.19.3	7
DG-SP 3.19.4	7
DG-SP 4 Motor och transmission	7
DG-SP 5 Bränslesystem	8
DG-SP 6 Elsystem	8
DG-SP 7 Avgassystem	9
DG-SP 8 Bromsar.....	9
DG-SP 9 Inredning.....	9
DG-SP 10 Säkerhetsbur	9
DG-SP 10.1	9
DG-SP 10.2	9
DG-SP 10.3	11
DG-SP 10.4	11
DG-SP 10.5	11
DG-SP 10.6	11
DG-SP 10.7	12
DG-SP 11 Däck & Fälg.....	12

DG-SP 11.1	12
DG-SP 11.2	12
DG-SP 11.3	12
DG-SP 11.4	12
DG-SP 11.5	12
DG-SP 11.6	12
DG-SP 11.7	13
DG-SP 12 Drivmedel.....	13
DG-SP 12.1	13
DG-SP 13 Brandsläckningssystem	13
DG-SP 13.1	13
DG-SP 14 FÖRARE, FÖRARUTRUSTNING.....	13
DG-SP 14.1	13
DG-SP 14.2	14
DG-SP 14.3	14
DG-SP 14.4	14
DG-SP 15 Vagnbok	14
DG-SP 15.1	14

Tekniska regler Drifting Semi-Pro, DG-SP

DG-SP 1 TILLÅTNA FORDONSTYPER

- Serietillverkade fordon (minst 300 ex tillverkade) två eller fyra dörrars sedan, coupé, combi och cabrioletter. Kontakta Driftingutskottet gällande speciella burregler för cabrioletter.
- Speciella burregler gäller även för fordon med chassie av annat material än stål. T.ex. aluminium eller komposit. Kontakta Driftingutskottet gällande speciella burregler för bilar i Komposit eller aluminium.
- Fordonet måste bibehålla original självbärande kaross eller ram. Kapning av delar av karossen (grundstommen), och ersätta den med t.ex. rör är inte tillåten mellan främre och bakre stötdämpartorn.

DG-SP 2 SPECIFIKATIONER, TESTSTANDARDER

- I reglerna ges ett antal referenser för märkning och specifikationer av olika utrustningar och tillbehör (t.ex. SFI, FIA, SIS m.m.). Dessa utrustningar och tillbehör är tillverkade för att uppfylla specifikationernas krav. Tillverkaren märker utrustningen och tillbehören som en garanti för att så är fallet. Därför kommer varje förändring av produkten att upphäva märkningens giltighet. Besiktningschef kan i detta fall avlägsna respektive märkning.
- SFI-specifikationerna (SFI Spec.) är en rad teststandarder för tillbehör och utrustning avsedd för såväl landsvägsbruk som motorsport. Som utgångspunkt för standarderna ligger krav på hållfasthet, värmetålighet, etc. uppsatta av tillverkarna själva. I standarderna som tas fram av SFI Foundation Inc. preciseras sedan testmetoder och minimikrav på utrustningen. Däremot anges som regel ej materialkvalité, godstjocklek eller utförande. Detta är helt upp till tillverkaren så länge produkten klarar testen. Det hela bygger på att typexemplar tas ur tillverkningen och testas. Om dessa klarar testen får tillverkaren rätt att märka dessa produkter med SFI:s märken. De intygar med detta att den märkta produkten helt överensstämmer med de testade exemplaren.
- En gång om året görs en förnyad test av produkterna som en uppföljning och garanti av att produkten motsvarar kraven. SFI Foundation beställer också produkter som anonyma köpare för att sedan provar och testar att den köpta produkten uppfyller aktuell SFI-specifikation. SFI:s teststandarder finns att läsa och ladda ned på SFI:s hemsida. www.sfifoundation.com Samtliga handlingar från SFI är skyddade med copyright. Detta innebär bl. a. att återgivande eller kopiering av specifikationerna inte är tillåtet. Det är inte heller tillåtet att hänvisa till SFI Specifikationer om man inte är ansluten till organisationen. Svenska Bilsportförbundet är sedan 1989 anslutet till SFI. Där SBF kräver utrustning/tillbehör märkt på detta sätt är det viktigt att alla godkända produkter är märkt och kan SFI identifieras vid varje tävlingstillfälle. Det finns för närvarande inga svenska ersättningsalternativ till SFI. Upplysning om tillverkare av SFI godkänd utrustning såväl som övriga upplysningar om SFI och Specifikationer samt information om nedladdning av specifikationer finns på SFI:s hemsida www.sfifoundation.com

DG-SP 3 KAROSS SAMT BILENS UTSIDA

DG-SP 3.1

Kaross ska vara välskött, fri från större skador, bucklor samt vara representativ.

DG-SP 3.2

Delar som utgör en säkerhetsrisk kan medföra startförbud.

DG-SP 3.3

Torpedvägg, golv och andra ytor i kupé_ska vara tät och fri från hål samt behålla originalform.

DG-SP 3.4

- Bogseröglor ska finnas fram och bak med minst 60 mm hål för krok. Ögla i stål får inte sticka ut mer än 80 mm framför, respektive bakåt från stabil chassidel. Mjuka öglor är tillåtet. Dessa måste tåla rejält med drag. Arrangör/bärgare kan inte hållas ansvarig om denne blir tvungen att bogsera i annat än en trasig bogseranordning. Bogserögla ska märkas ut med pil mot ögla,
- "Tow hook" monterad i torntopp är tillåten.

DG-SP 3.5

- Karosseripaket ska vara komplett. Det ska finnas stötfångare fram och bak så att chassie eller ramkonstruktion inte utgör en säkerhetsrisk för förare eller funktionär. Vid besiktning samt tävlingsstart ska detta vara monterat. Modifieringar av kaross framför och bakom första och sista OEM fästpunkt till hjulupphängning och dess balkar/subframes är tillåten med exempelvis bashbars. Konstruktionen skall vara av sådan art att eventuella spetsiga delar inte förekommer vid kollision. Längsgående rör skall avslutas med tvärgående rör om man bygger med lösa bitar. Bockade rör utan skarvar rekommenderas till bashbars och liknande.

DG-SP 3.6

- Med OEM infästningspunkter avses de punkter där original balkkonstruktioner som framvagnsbalk och subframe där bärarmar/styrväxlar/drivlina och dylikt i sin tur är infästa. Här avses fram och bakvagn. Växellådsbalk fritt.
- Bilar med Vagnbok utfärdat efter 1:a Juni 2020 får ej framvagnsbalk eller bakre subframe bytas till annat än original. Bilen skall bibehålla den typ av hjulupphängning som den tillverkades med, dvs har bilen stel bakaxel får detta ej byggas om till multilink.
- Framvagnsbalk får modifieras för byte av styrväxel eller för ändrad position av denna. En tvärgående linje i främre eller bakre kant mellan original infästningspunkter skall behållas orörd.
- Bakre subframe får modifieras för tex montering av annan differential. En tvärgående linje i främre eller bakre kant mellan original infästningspunkter skall bibehållas original.
- Framvagnsbalk samt bakre subframe måste sitta monterat i OEM infästningspunkter.
- Vidare räknas infästningspunkter för stötdämpare och fjädrar som OEM
- infästningspunkter.
- OEM infästningspunkter så som fästhål för fram och bakvagnsbalk, stötdämparinfästningar, bärarmsinfästningar, kränghämmarinfästningar och stötdämpar/fjädertorn får förstärkas med plåt av maximalt 3 mm tjocklek och till en yta av maximalt 150 cm²/infästningspunkt. Original plats för skruvhål skall kunna identifieras.

DG-SP 3.7

- Deformationszoner rekommenderas starkt i bashbars, dels för att eventuell motpart vid kollision inte skall skadas i onödan, dels för att bilens chassi inte ska ta sådan skada att det behöver riktas/ersättas i onödan. Sådana zoner kan göras genom att borra några hål i längsgående rör, klämveck eller strategiskt placerade bockar.
- Infästningspunkter för bashbars och ramverk i fram och bakände på bilarna får förstärkas med maximalt 3 mm plåt och en yta av maximalt 150 cm²/ infästningspunkt. Ytan avser en platt montering mot original karosseriplåt.
- Skruvförband eller svetsning tillåten. Skruvar rekommenderas för enkel lagning.

DG-SP 3.8

Däckens topp (slitbanan) får ej gå utanför skärmkanterna utan ska täckas.

DG-SP 3.9

- Lufthål i huv respektive baklucka får finnas. Maximalt 25% av huvens yta får vara öppen. Maximalt 50% av bakluckans yta får vara öppen.
- Rörliga delar som sticker upp genom huv ska alltid ha ett skydd som ska kunna hindra kontakt med rörliga delar, samt hindra att delar flyger ur motorrum.

DG-SP 3.10

- Dörrar fritt, men ska ha form och funktion av originaldörrar. Dörrutor får demonteras om godkänt fönsternät eller armstraps enligt SFI Spec. 3.3 används (förare & passagerare).

DG-SP 3.11

- Kaross/ram får helsvetsas i skarvarna.

DG-SP 3.12

- Minst två backspeglar ska finnas, varav minst en på förarsidans utsida. Och den andra antingen inne i bilen eller på passagerarsida.

DG-SP 3.13

- Dörr-, sido- och bakrutor ska vara original eller klar lexan eller polycarbonat, med minst 3mm tjocklek och vara ordentligt fastsatta. Om godkänt fönsternät eller armstraps enligt SFI Spec. 3.3 används ska sidoruta vara helt öppen eller helt stängt. Rutor bakom b-stolpe får bytas till ogenomskinligt material så länge förarens synfält inte hindras. Luftintag i dessa är tillåtet.

DG-SP 3.14

- Vindrutan ska vara original eller av klar polycarbonat, med minst 6 mm tjocklek och bibehålla originalets form.
- Främre sidorutor samt vindruta får ej vara tonade, övrigt fritt

DG-SP 3.15

- Minst två extra låsanordningar ska finnas för fram och baklucka. Original låsanordning och säkerhetsspärr för motorlucka ska tas bort. Original låsanordning bagagelucka får tas bort.

DG-SP 3.16

- Modifiering av hjulhus tillåten, dock ej bakom främre stötdämpartorn respektive framför bakre stötdämpartorn. Bilen ska bibehålla karosseriets original golvplåt och ramkonstruktion mellan främre och bakre stötdämpartornen, rostlagning får ske med minst 1 mm. plåt som svetsas. Tillåtna ändringar mellan bilen fyra stötdämpartorn se [DG-P 3.18](#).

DG-SP 3.17

- Hjulupphängning fritt, dock ska OEM fästpunkter användas. Infästning för främre samt bakre subframe får förstärkas med max 2mm plåt. Förstärkning får ej vara större än 150 cm²/infästning.
- Utöver OEM fästpunkter får två nya bak och två nya fram läggas till. Styrstopp skall finnas före ändläge för att förhindra brott på styranordningar.

DG-SP 3.18

- Brandvägg ska finnas mellan kupéutrymme och bagageutrymme om bränsletank eller pump finns monterad i utrymmet, den ska vara tät och fri från hål. En sluten låda kan användas i en volymsbilar för att innesluta bränsle och olje-utrustning. Genomföringar i låda ska vara av samma typ som i brandvägg.

DG-SP 3.19

- Ingång i transmissionstunnel (kardan-/växellådstunnel) får max vara 460 mm. bred och minst 250 mm. av torpedväggen ska finnas ovan transmissionstunnel. Mätt från vindrutans undre list. Efter växellådstunnel ska transmissionstunnel vara max 250 mm i diameter. Växellådstunnel får vara max 1100 mm lång. I den bakre änden av växellådstunneln får den vara max 250 mm bred och 250 mm hög mätt från golvet.
- Om kardantunneln är original gäller originalmått.

DG-SP 3.19.1

- Det är tillåtet att ta bort icke använda monteringspunkter och övriga fästen som ej används i fordonets kupé. Även att demontera original hatthylla/ baksätesplåt vid konstruktion av bakre brandvägg.
- Där förarstol ska placeras kan modifiering ske av golvet om det är nödvändigt för att kunna montera stolen på ett säkert sätt. Detta ska ske i samråd med teknisk besiktigare utsedd av SBF. Ändringen skall göras på så liten del av golvet som är möjligt.
- Bärande balkar och profiler ska behållas original i övrigt. Övrig modifiering i kupé är att betrakta som förbjudet.
- Om fotstöd för förare/passagerare monteras skall dessa vara monterade med minst 4st m8 av minst 8.8 kvalité

DG-SP 3.19.2

- Tas originaltaklucka bort ska hålet sättas igen med lämpligt material.
- Konstruktionen skall vara tät och sitta fast ordentligt. Används plast/ kompositmaterial kan säkerhetsutrustning i form av nät och/eller armstraps komma ifråga. Bedöms vid registreringsbesiktning.

DG-SP 3.19.3

- Taket får bytas till plast eller kompositmaterial. Takets originalform ska bibehållas och bärande balk konstruktion ska bibehållas. Taklucka och dess fästansordning får tas bort. Taket får limmas, skruvas eller nitas. Det ska vara tätt.

DG-SP 3.19.4

- Yttre karosseriplåt i skärmar får bytas till annat material även mellan fjädertorn.

DG-SP 4 MOTOR OCH TRANSMISSION

- Motor och transmission är fritt. Drivlinan får modifieras.
- Alla fordon ska vara bakhjulsdrivna.
- Överladdning tillåten monterad i motorrummet, dock ej lustgas, (N₂O, Dikväveoxid). Motor, transmission och kylsystem ska vara fritt från läckage.
- Bakmonterad kylare är tillåtet.
- Glykol är förbjudet i kylsystemet, ersättningskemikaler typ waterwetter eller liknande är tillåtet. Undantag kan göras p.g.a. väderförhållanden och ska i så fall meddelas av banägare.
- Om kylvattenledning dras genom kupéutrymme ska den vara skarvfri i kupén.
- Användning av skottgenomföringar får användas i främre respektive bakre brandvägg. Slang samt kopplingar ska vara för ändamålet avsedda.

- Trycksatta oljeledningar ska vara försedda med skruvkopplingar och vara för ändamålet avsedda. Slangklämmor är inte tillåtna på trycksatta delar av systemet.
- Ingen del av motorn får passera torpedväggens lodlinje.
- Kardanring ska finnas. Skall vara cirkelformad i minst 5x50 mm bandjárn. Fästen för ringen ska vara av minst samma grovlek som ringen.
- Fästen svetsas eller bultas i kaross respektive ringen. Minst fyra skruvar i m8 med hårdhet.
- 8:8 eller bättre ska användas dels i ringen och dels mot kaross. Ringen ska fästas med minst två fästen mot kaross. Ringen ska monteras i den främre delen av kardanröret. 100-150mm bakom främre knutkors/hardyskiva är lagom.
- Sprängskydd runt koppling i minst 5 mm stålplåt ska finnas. Skyddet ska finnas ovan samt på sidorna ner i höjd med kopplingskåpens/svepets underkant, alternativt ner till jämnhöjd med golvet. Att bygga den del som behövs av växellådstunneln av 5mm plåt är tillåtet. Om koppling/ svänghjul befinner framför torpedväggens lodlinje behöver dessa delar ej skyddas. Skyddet behöver aldrig gå längre fram än delningsplan mellan motor och växellåda.
- Skyddet får vara fast eller skruvat samt av sprängmattsmodell.
- Skyddet får tillverkas i flera delar. Alla skarvar ska helsvetsas med full genombränning.
- Om skyddet tillverkas löst och ska skruvas så ska varje del av sprängskyddet bultas mot kaross/kardantunnel med minst fyra m8 skruvar av kvalitet 8:8 eller bättre.
- Sprängmattor för koppling är tillåtet. SFI-klassning 4:1 gäller.
- Sprängskyddade kopplingskåpor ska hålla skyddsklass SFI 6:1.

DG-SP 5 BRÄNSLESYSTEM

- Fritt. Bränsleledningar och kopplingar ska vara av högtryckstyp, dock minst av original utförande. Dessa ska dras så att de ej kan komma i kontakt med bilens rörliga delar, samt vara ordentligt fastsatta. Om bränsleledning dras genom kupéutrymmet ska den vara skarvfri i kupén och ha nötningskydd i genomförningar. Alternativt skottgenomföringar med för ändamålet avsedda kopplingar.
- Tank ska vara av original typ eller en FIA eller SFI standard säkerhetstank rekommenderas enligt **TR-1 5.14** eller enligt **SFI Spec. 28.1**.
- Om säkerhetstank monteras ska originaltanken urmonteras.
- Säkerhetstank ska alltid monteras i bagage med baksätets ryggstöd som främre begränsningslinje.
- Säkerhetstank får inte monteras längre fram än skyddsburens huvudbåge, Tanken skall vara avskild från förarutrymmet med antingen brandvägg eller brandsäker låda. Modifiering av golvet för att säkerställa en säker och tät montering får göras. Denna modifiering måste ske i samråd med av SBF utsedd besiktningstekniker.
- Ingen del av bränslesystemet får monteras i bilens deformationszoner (utanför original ramben alt rörkonstruktion).
- Catchtank för bränsle tillåten.

DG-SP 6 ELSYSTEM

- Batteri ska vara ordentligt fastsatt och ha pluspolen samt övriga osäkrade kopplingspunkter väl isolerade. Batteriet får flyttas. Om batteri placeras i kupéutrymmet eller i bagageutrymmet på en envolymsbil, är det endast tillåtet att placera batteriet bakom bakre delen på framstolarnas tänkta tvärlinje. I detta fall ska batteribox användas och batteriboxen ska vara vätsketät och avluftas med en slang som sträcker sig utanför kupéutrymmet, se **TR 5.21**. Batteri skiss 255-10 och 255-11. I fall det är ett torrbatteri (Gel batteri) som placeras i kupéutrymmet eller i bagageutrymmet på en tvåvolymobil. Ska batteripoler täckas för att undvika kortslutning.
- Batteri får ej monteras i bilens deformationszoner.

- Blinkers bak, bakljus och bromsljus ska finnas på båda sidor och alltid fungera, bromsljus bak och i framruta och bakruta i form av LED eller diodlist minst 80 cm. Vid körning i mörker eller skymning skall framljus finnas monterat samt fungera.
- Huvudströmbrytaren är obligatorisk på samtliga bilar och ska monteras så att den bryter batteri, stänger av motorn samt bryter B+ kretsen till generatorn. Det är tillåtet att fortfarande ha motorelektroniken inkopplad för att försörja eventuella minnesfunktioner.
- Huvudströmbrytaren ska vara av en gnistfri modell och vara lättåtkomlig såväl från förarplatsen som från utsidan.
- På utsidan av en täckt bil ska huvudströmbrytaren obligatoriskt vara placerad på den undre delen av vindruteramen på vänster av fordonet.
- Platsen för huvudströmbrytaren ska vara utmärkt av en röd blixtpå blå botten inom en vit triangel med en bas av minst 12 cm.

DG-SP 7 AVGASSYSTEM

- Avgassystem är fritt. Samtliga utblås skall mynna ut bakom kupéns sista öppningsbara del och vara riktat bakåt eller neråt, eller vara monterat på originalplats.
- Avgasljudet får inte överskrida den aktuella banans krav. Minst två ljuddämpare per avgasrör skall finnas, Wastegaterör undantaget. Kravet på två stycken ljuddämpare träder dock inte i kraft förens 1/1 2021.

DG-SP 8 BROMSAR

- Färdbroms ska verka på alla 4 hjulen.
- Bromsok, slangar, ledningar, skivor och pedal ska vara i väl fungerande skick. Pedalställ, handbromsspak, bromsok, skivor och belägg är fritt.
- Slangar får bytas fritt till för ändamålet avsedd produkt. Dubbla huvudbromscylindrar tillåts.
- Separat bromskraftjustering tillåts.
- Hydraulisk handbroms tillåts. Ska verka endast på bakhjulen.

DG-SP 9 INREDNING

- Alla ej nödvändiga delar får tas bort, dörrsidor fram ska vara täckta.
- Dörrsidan får formas fritt så länge inga vassa kanter finns.
- Mätare och instrumentbräda är fritt, dock utan vassa kanter eller annan avvikelse av säkerhetsmässig karaktär.
- Ska vara hel och ren.
- Stolar och inre skyddsutrustning, se **DG- P 11**.
- Rattnav med snabbblåsfäste är godkänt. Utlösningmekanism ska vara placerad framför ratten i bilens färdriktning och vara gulmarkerad.
- Inga lösa föremål får finnas i fordonet vid körning på banan.
- Inga behållare för annat än vatten till förare samt för brandsläckning får finnas i kupén.

DG-SP 10 SÄKERHETSBUR

DG-SP 10.1

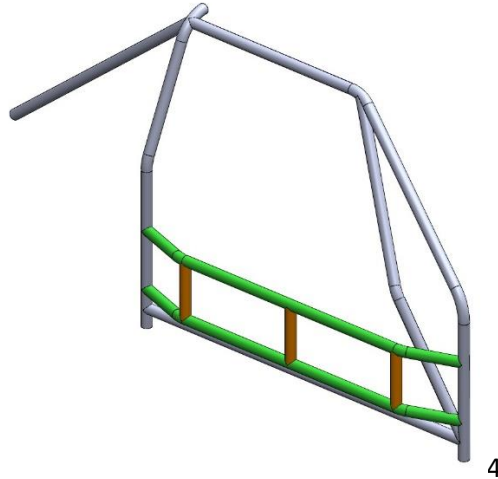
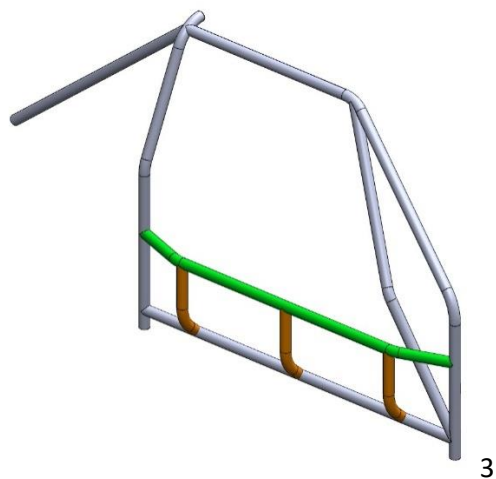
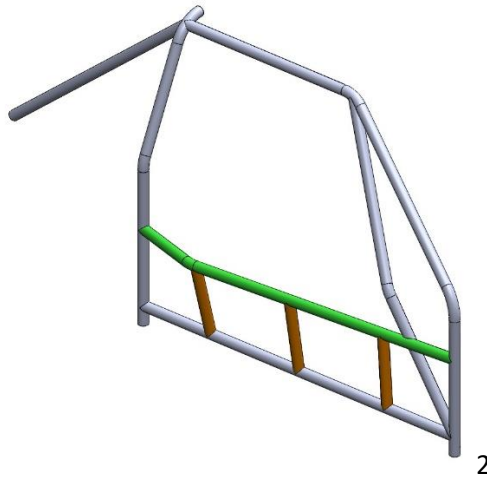
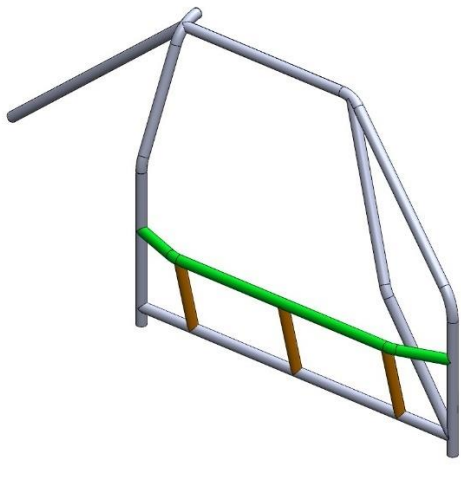
Minimikrav gäller from 20180101

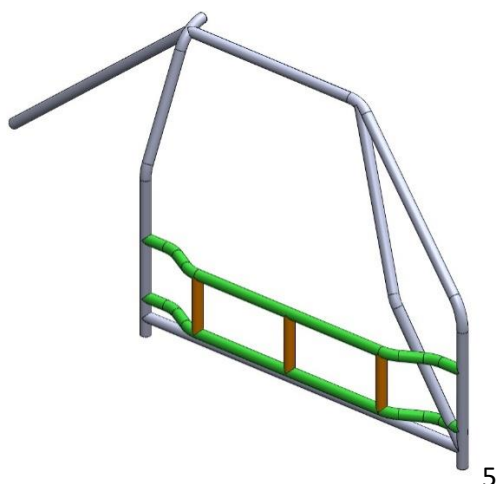
- Säkerhetsbur ska vara monterad i alla bilar. Enligt Tekniska regler RY, RA, RC 2018, Artikel 5.8, Skyddsburar med de undantag och tillägg som följer nedan.
- Undantag för Drifting gällande dörrsträvor se nedan.

DG-SP 10.2

- Konstruktion av dörrsträvor enligt grind-typ är tillåten enligt skiss nedan.

- Ett helt rakt rör, mellan huvudbåge och längsgående båge, ska alltid finnas längst ned vid tröskel för att ta upp längsgående kraft.
- Ett eller två bockade övre rör som går ut i dörren ska finnas.
- Att bocka dessa rör inåt för att runda A respektive B-stolpe är tillåtet. Max avstånd till första bocken i de fall man använder en inåtgående bock är 120mm. Skiss 5
- Det är tillåtet att göra urtag i A respektive B-stolpe för att dra dörrsträvorna igenom plåten. Alla hål ska i dessa fall helsvetsas runt burröret.
- Alla längsgående rör ska vara minst 40mm i diameter.
- Från nedre till övre rör ska 3-5 vertikala rör monteraras. Min 30mm diameter. De vertikala rören får vara bockade utåt eller raka.
- Att kombinera olika typer av bockningar i fram och bakkant av de längsgående rören är tillåtet. Kontakta SBF-Driftingutskott vid osäkerhet.





DG-SP 10.3

- Att ansluta buren med främre fjäderbenstorn är tillåtet.

DG-SP 10.4

- Att ansluta buren med V-stag mot torpedväggför utökat fotskydd är tillåtet.

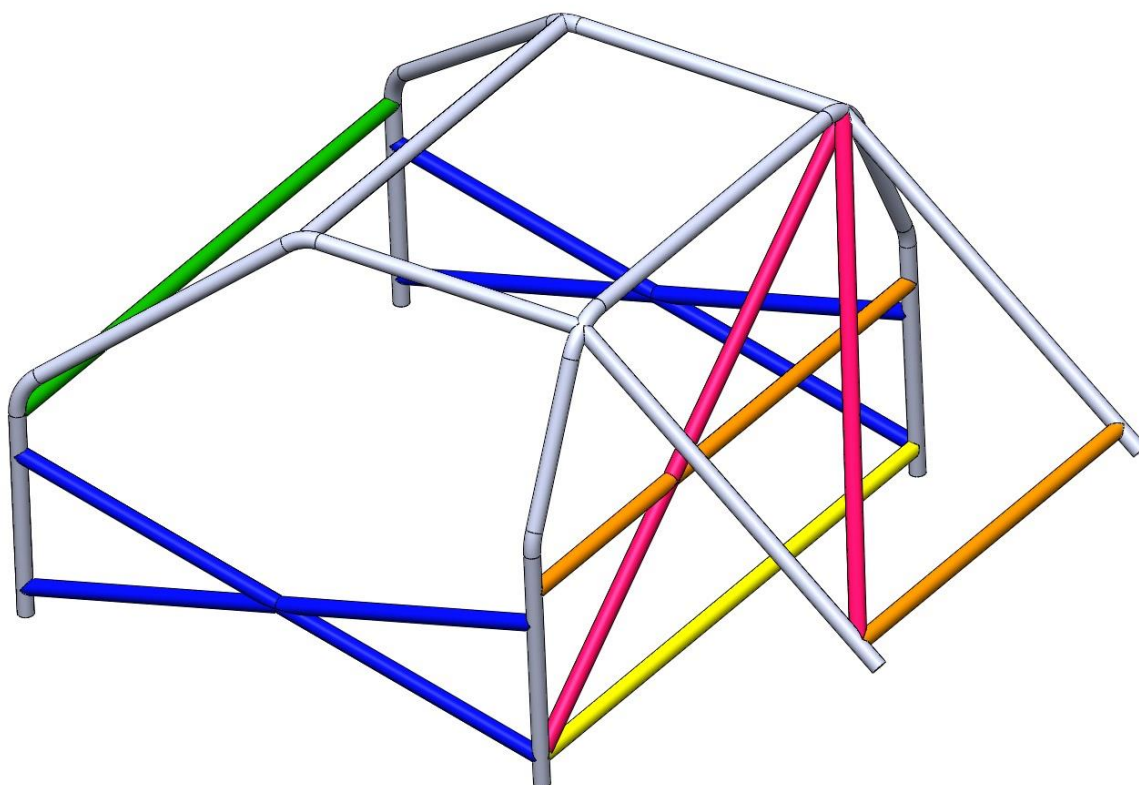
DG-SP 10.5

- Rör mellan främre strävor i höjd med instrumentpanel obligatoriskt

DG-SP 10.6

Skiss på Minimikrav. Gäller fr.o.m. 20180101.

- Rosa stag, välj minst ett av dessa.
- Blå stag, välj en dörrkonstruktion ur våra regler eller de gemensamma burreglerna.
- Orange stag, välj bältesrörets placering, (i H båge rekommenderas).
- Gult rör är obligatoriskt om man inte har kryss i huvudbåge.
- Grönt stag får användas för att hänga upp rattstång.
- För rätt vinklar på bältena se gemensamma.
- Använd Gussets/taco i kryss/snedsträva i h båge, vid eventuellt toyotastag och enligt den dörrkonstruktion man valt. Fritt att lägga till stag men följ monteringsanvisningarna i gemensamma.
- Monteras enligt gemensamma burregler i Tekniska regler RY, RA, RC [2019](#), Artikel 8, Skyddsburar.



1.

DG-SP 10.7

- Burstoppning valfritt.

DG-SP 11 DÄCK & FÄLG

DG-SP 11.1

- Bakdäck ska vara av radial typ. Vid start får ej corden vara synlig.

DG-SP 11.2

- Omönstrade slicks ej tillåtna bak.

DG-SP 11.3

- Fälg och däckdimensioner, fritt

DG-SP 11.4

- Framdäck fritt.

DG-SP 11.5

- Skärning av extra mönster tillåtet. Cord får ej blottas.

DG-SP 11.6

- Endast gatdäck tillåtet. Min treadwear 280. Inga däck som marknadsförts som Racingdäck tillåtet.

DG-SP 11.7

- Max däcksbredd bak 235mm.

DG-SP 12 DRIVMEDEL

DG-SP 12.1

Se Gemensamma regler, [G 16](#).

DG-SP 13 BRANDSLÄCKNINGSSYSTEM

DG-SP 13.1

- Brandsläckningssystem. Rekommenderas att utrusta fordonet med ett fast brandsläckningssystem, enligt FIA Technical list nr 16, "Extinguisher systems homologated by FIA". Se vidare reglemente [TR-1TR 5.7.2](#) Fast släckningssystem. Krav from 1/1 2019
- Systemet ska vara vätskebaserat.

DG-SP 14 FÖRARE, FÖRARUTRUSTNING

Se [TR 6](#).

- Integralhjälm och hjämburen intercom utrustning tillåts i Drifting.
- Arm straps/restraints enligt SFI Spec. 3.3 får användas som komplement.
- Vid helt nedvevade/urtagna främre sidorutor ska integral/fullface hjälm med visir användas och armstraps eller rutnät är då obligatoriskt.
- Visiret skall vara av polycarbonatenl FIA, Snell, SA och vara avsett för hjälmen.
- Dekal vid handtag på respektive dörr skall ange att armstraps används i bilen. Se skiss.

Storlek minst 10x10cm



- HNRS/FHR system enligt FIA Standard 8858 2010 eller SFI Spec. 38.1 skall användas och vara monterad enligt tillverkarens anvisningar. I det fall systemet som används har krav på Stol, Bälten, Krage och Hjälm så skall hela systemet användas.
- Även SFI-klassningar kan vara godkända för säkerhetsutrustning enligt nedanstående. Observera att komplett och uppdaterad FIA/Snell-lista finns i [TR 6](#).
- FIA-märkningarna nedan kan således vara kompletterade i [TR 6](#).

DG-SP 14.1

- Skyddskläder. Bruk av kläder i nylon eller liknande material är absolut förbjudet. Skyddskläder enligt:

- FIA8856-2000 med underkläder
- FIA-overall ska alltid bäras med FIA-klassat underställ (8856-2000)
- SFI Spec. 3.2A/5, SFI Spec. 3.2A/15, SFI Spec. 3.2A/20
- SFI-Skyddskläder får vara tvådelade samt det rekommenderas att man bär underkläder enligt SFI Spec. 3.3A för bättre skydd.
- Brodyr samt tryck på skyddskläderna ska vara utfört av tillverkaren eller av tillverkaren godkänd broderare och utföras på ett sådant sätt att inte overallens skydd åsidosätts. Overall ska alltid vara hel och ren samt täcka vrister, handleder samt nacke.

DG-SP 14.2

- Underkläder ska vid användande av FIA8856-2000 overall vara tillverkad enligt FIA standard.
- Skor ska överlappa mot skyddskläderna och handskar enligt:
 - FIA8856-2000
 - SFI Spec. 3.3A/5, 3.3A/15, 3.3A/20 samt överlappa mot overall.
- Handskar ska överlappa mot overall och vara godkända enligt:
 - FIA8856-2000
 - SFI Spec. 3.3A/5, 3.3A/15, 3.3A/20

DG-SP 14.3

- Minst 4-punktsbälten skall användas (5-punktsbälten obligatoriskt from 1/1 2019).
- FIA eller SFI spec. klassade bälten och stolar ska användas, dock accepteras att FIA:s åldersgräns inte uppfylls avseende sista användningsdag (se vidare reglemente TR-1 TR5.6, TR5.16).
- Bälten ska vara godkända enligt följande FIA eller SFI Spec. standarder;
 - FIA Standard 8853/98
 - SFI Spec. 16.1
 - SFI Spe. 16.
- Stolar ska vara godkända enligt följande FIA eller SFI-Standarder;
 - FIA Standard 8855-1999
 - FIA Standard 8862-2009
 - SFI Spec. 39.1
 - SFI Spec. 39.2

DG-SP 14.4

- Nackskydd tillåtet HNRS/FHR enligt följande standarder;
 - FIA Standard 8858-2010
 - SFI Spec. 38.1
- När HNRS/FHR nackskydd används ska fäste för hjälm samt nackskydd följa samma standard.
- FIA Standard 8858-2010 får endast användas tillsammans med FIA standardens godkända fäste. SFI Spec. 38.1 får endast användas tillsammans med SFI Specifikationens godkända fäste. Montering och användning ska ske i enlighet med gällande standard.

DG-SP 15 VAGNBOK

DG-SP 15.1

- Vagnbok är obligatorisk och utfärdas av registreringsbesiktigare. Se [TR 3.3](#).
- Kostnader för vagnbok följer SBF prislista. Kontrollmärke erhålls efter årlig besiktning