



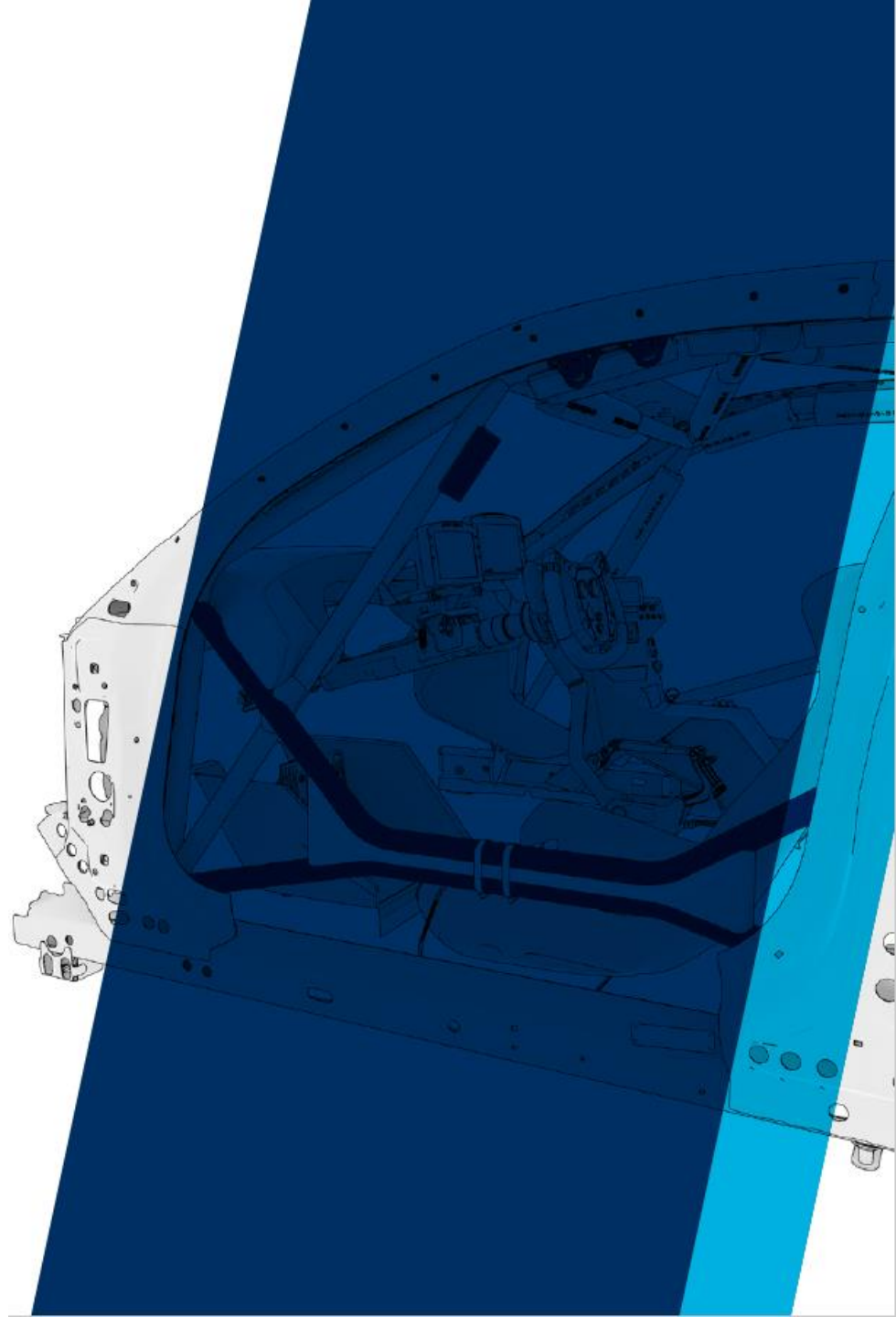
DISABILITY AND ACCESSIBILITY
COMMISSION

FIA 障がいとアクセシビリティコミッション

障がいを持つ ドライバー向け 車両の適合改造 ガイドライン

FIA 障がいと
アクセシビリティ
コミッション

注:本資料はFIAの公式なものではなく、私訳です。
正確さに関しては一切の保証をいたしかねます。
一般公開いたしますが、翻訳に関する権利は解放しておりません。
詳しくはP.35をご覧ください。



事前通知と利用条件

序文

1. 車両適合改造ガイドライン(「ガイドライン」)は、障がいを持つドライバーが使用するモータースポーツ競技車両の適合改造に関しての、一般的/情動的ガイダンスとグラフィックスによる図解を提示するものである。この文書はFIAの裁量により、適合改造を受けた車両を提供しあるいは使用したり、あるいはそれに関心のあるクラブ、ASN、メーカー、チーム及びコンペティター(「第三者」)に対して提供されている。
2. 本ガイドラインの第三者への提供に関しては、厳格に、第三者がこの事前通知と利用条件に従うことを受け入れ同意することを条件としている。

権利放棄

3. 国内競技機関の求める要件、規則や安全基準(「ASN規則」)、FIAの求める要件、規則や安全基準(「FIA規則」)および関係する国家間、国内および地方自治体の法令、指示、政府あるいは行政に準ずる機関、当該国の内外で政府と同じ権限を持つ諸機関により発行された政令(これらに統合された、適用下となる地方、州および連邦政府の法律や業界慣習、行動基準などや、拘束力を持つあらゆる裁判所命令、法令、権限を持つ関係当局による裁定や判決(「適用法規」)を含む)の下での安全、製品設計や製造に関する義務や責務を理解し従うことは完全に第三者の義務である。
4. 本ガイドラインは適用法規に関してのアドバイスあるいはガイドラインを含むものではなく、FIAは本ガイドライン内の情動的ガイダンスがASNの規則や適用法規に従っていることを示し、または保証するものではない。もし当ガイドラインとASN規則、または適用法規間に矛盾がある、或いは矛盾がある恐れがある場合は、常に適用法規が優先する。
5. 本ガイドラインに含まれる一般的/情動的ガイダンスとグラフィックスによる図解は、FIA国際競技カレンダーに登録されている競技会やその他の競技会に参加する車両の適合改造に役立つことがある。
6. FIA国際競技カレンダーに登録のある競技会との関係においては、適合改造を受けた車両(つまり、関連するホモロゲーションや車両規則に合致しないもの)が必要なコンペティターは、国際競技規則付則L項第18条に従い、適合証明書を取得しなければならない。FIA障害とアクセシビリティコミッション内のFIA適合改造ワーキンググループは適合改造された車両の評価と適合証明書の発行に関して最高権限を保有している。
7. 当ガイドラインはそれぞれのドライバーに求められる可能性のある固有の適合改造に対するガイドラインを含むものではない。FIAは特定のドライバーの評価に関する責任や、それぞれのニーズに合わせた設計要件に関しての責任を負うものではない。

8. FIAは以下の目的での品質や適用性、適合性について、明示あるいは暗示のいずれにおいても、表明し、保証するものではなく、責任を負わない：
 - a. 特定の車両に関しての、第三者によるガイドラインの内容の適用や信用
 - b. ガイドライン内に言及されている、「知られた」または「例」の製品または製品提供事業者。疑いを避けるため、FIAは本ガイドライン内で参照されているいかなる特定の製品や製品サプライヤーに裏付けを与えたり推奨するものではない。
9. 全ての第三者はモータースポーツ競技車両及び装備に採用されているテクノロジーは科学、技術及びエンジニアリングの知識の最先端技術であることを理解すること。このため、これらの技術は発達に従って常に変化しつづけることがある。
10. 疑義を避けるため、当ガイドラインへの順守は個々の車両の安全を保障するものではない。

制限と賠償

11. FIAは、どんなものであっても、第三者あるいはその代表者による、本ガイドライン又はその内容に対しての信頼から発生する、あらゆる組織や個人(第三者、その役員、構成員、幹部職員、従業員、顧問、代理人、コンサルタント、代表、後継者並びに指名者(総合して「代表者」)が負ったあらゆる責任、費用、支出、損害、損失(直接、間接、又は関連損失、負傷、財物への損害、利益損失、名声や信用の損失、契約や同意の喪失、ビジネス上の売り上げの損失、及び全ての利息、ペナルティー及び法的費用)及び全ての個人的又は精神的負傷(神経のショック、疾病、能力喪失及び死亡)を放棄し、除外し、制限する。
12. 第三者またはその代表者による本ガイドラインの内容におかれた信頼は、厳密に、以下を受け入れるすることを条件とする：
 - a. 第三者並びにその代表者は、全ての権利、クレームを免除し、解放することに同意し、害をなさず、FIAに対して第11条に述べる責任や費用、支出、損害や損失に対して訴訟を起こさず、
 - b. 第三者は、第三者あるいはその代表者による、本ガイドライン又はその内容に対しての信頼から発生する、直接、間接または関連損失、負傷、財物への損害、利益の喪失、名声や信用の損失、合意や契約の損失、ビジネス上の売り上げの損失及び利息や損害賠償のベースとして計算された法定費用を含んだ、いかなる、そして全ての責任、費用、支出、損害、損失に関しても、FIAに免責を与える。この免責はFIAの過失あるいは不注意であるかどうかに関わらず適用される。

序文



友人のみなさん、



FIA障がいとアクセシビリティコミッションが作成した、車両適合改造ガイドラインの第一版を皆様にお届けできることを嬉しく思います。

このガイドラインはコミッションの全メンバー、特に、移動に関する障がいを持つコンペティターに対して安全かつ公平な参戦を促進する目的で2018年からFIAセーフティー並びにテクニカル部門とともに業務に当たってきた、FIA適合ワーキンググループが学んだ事柄の集大成となっています。

常日頃より、安全は私たちのコミュニティの主要な優先事項であり、FIAはモータースポーツのコンペティター、観客、オフィシャル、マーシャルとメディアを守ることに全力を捧げています。それゆえ、障がいのあるコンペティターにとっての安全な車両適合改造は決定的に重要なのです。この知識共有は、平等さ、多様性と参加促進を尊重しながらモータースポーツへの参加人口を倍増するという私たちの目標達成にも重要です。このガイドラインはあなたとあなたの仲間を私たちのスポーツに導く旅の案内として価値ある資料であり、可能な限り広くこれらを共有して頂くことを推奨いたします。

モハメド・ビン・スライエム
FIA会長



目次



- 1. はじめに
- 2. 適合改変の一般的アドバイス
 - 2.1 スロットル管理
 - 2.1.1 一般的ガイドライン
 - 2.1.2 オリジナルの位置
 - 2.1.3 ステアリングホイール裏
 - 2.1.4 ステアリングホイール手前
 - 2.1.5 ハンドレバーのバージョン
 - 2.2 ブレーキ管理
 - 2.2.1 一般的ガイドライン
 - 2.2.2 オリジナルの位置
 - 2.2.3 ステアリングホイール
 - 2.2.4 ハンドレバー
 - 2.3 クラッチシステム
 - 2.3.1 電子システム
 - 2.4 ステアリングアセンブリ
 - 2.5 ギアシフトとギアボックス
 - 2.5.1 ステアリングホイール
 - 2.5.2 ブレーキレバー
 - 2.5.3 Hパターンギアボックス
 - 2.6 シートとドライバーの拘束
 - 2.6.1 大腿部固定
 - 2.6.2 脛部固定
 - 2.6.3 ペダルカバー
 - 2.6.4 胴部固定
 - 2.7 ヘッドレストとコクピット環境
 - 2.8 ドライバーの装備
 - 2.9 シャシーの改造
- 3. FIA障がいとアクセシビリティコミッション
- 4. FIA適合ワーキンググループ
- 5. FIA適合証明書

はじめに



車両適合改造のガイドライン(「ガイドライン」)は障がいのあるコンペティターのモータースポーツ競技車両の適合改造に関するガイダンスを含んでいます。

本ガイドラインは車両の適合改造に関するベストプラクティスを含む推奨事項を提供することを目的としており、規則的効力は持っていません。

これらはすべての事柄を網羅することを目的とせず、2018年からFIA適合改造ワーキンググループがFIA障がいとアクセシビリティコミッションとともに研究を続けてきた適合改造/システムの高レベルの概論を示すもので、安全かつ、障がいをもつコンペティターに競技場の優位を与えることはないと考えられるものです。

本ガイドラインは移動に関しての障がいをもち、競技車両を適合するように改造しようとする方々へのベストプラクティスを提供することを目的としています。車両の適合改造には多数の可能性があります。カギとなるのは適合化改造が強固であり、安全かつ個々のニーズに基づいて設計・製造されており、かつコンペティターに対して優位性を与えないことにあります。

国際競技カレンダーに含まれる競技会や、規則がFIA適合証明書を必要とする競技会を念頭にした車両の適合改造については、本ガイドラインの最後にある手続きのセクションをご参照ください。

適合改造の設計と製造は資格を持ったプロフェッショナルが行うことを推奨します。

本ガイドラインは「生きている」文書であり、FIA障がいとアクセシビリティコミッションの手によって定期的に更新されます。コンペティターや車両適合の分野の専門家、ASNによる、私たちのスポーツに対する経験の集約とベストプラクティスの共有、学習を可能にするサポートとともに成長していきます。

今後の本ガイドラインの更新には、以下に関する詳細な推奨事項を含める予定です：

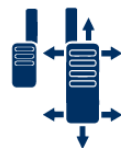
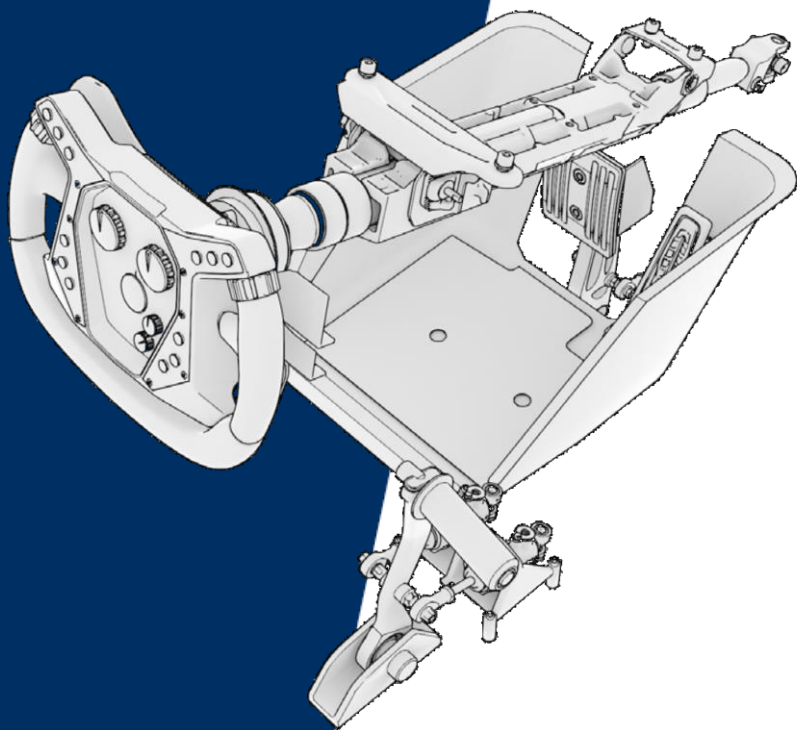
- カート/パラカート：
- 移動に障がいのあるコドライバー：
- 低レベルおよび中レベルの適合改造：
- 公道走行認可車両のモータースポーツ競技車両への適合改造

一般的アドバイス

- 本ガイドラインは車両の適合改造についてのベストプラクティスを提供しておりますが、コンペティターは事前に、自らのASNに連絡を取り、このコンセプトについて確認することを強く推奨します。車両規定の中には、競技的優位性を与える可能性のある改造を認めないものがあります。
- 全ての改造は、消火器(車両規定が要求する場合)とメインスイッチが直ちに起動できることを保証しなければなりません。
- リザーバートank(例:クラッチ、ブレーキ、油圧オイル)がコクピット内に位置している場合、どんなものであっても耐火・耐衝撃用のハウジングで覆わなければなりません。
- ステアリングホイールのクイックリリース(車両規定で求められる場合)は作動できる状態にしておかなければなりません。
- 身体のうち動かせない部分については、意図しない動きをしないように固定しなければなりません。
- 車両が健常者と障がい者の両方が運転する場合、ノーマルモードで走行中には付加した機能は作動しないようにしておくこと、二つのシステム的一方だけが作動中であるようにすべきです。
- 安全に関する機器や装備の固定に使用するネジは:長さの分類で10.9から12.9の間のものとします
- 手での操作が必要な場合、より強いほうの腕がブレーキを操作するようにしなければなりません。

スロットル管理

/ 一般的ガイドライン



可動スペース

適合改造に関わらず、スロットルペダルには十分な可動スペースがなくてはなりません。



2つ目のスロットル

完全な適合改造の場合には、2つ目のスロットルを設置することをお勧めします。



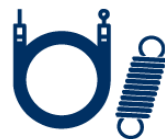
部品の移設

推奨する移設場所はステアリングホイール（手前または裏側）または運転席横のハンドレバーです。



信号の転送

オリジナルのポートを経由した転送が好ましいです。

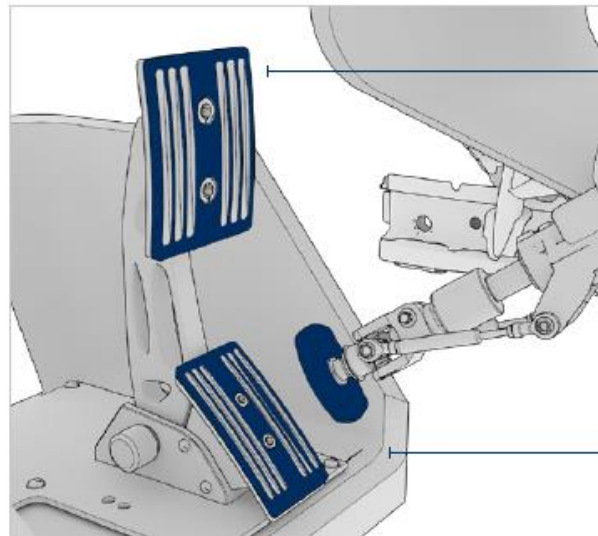


スロットルの安全

フレキシブルワイヤーを介した機械的な作動またはオリジナルへのリンクは避けるべきです。これができない場合、スロットルを基の場所に戻す「ヘルパースプリング」を装備すべきです。

スロットル管理

/ 一般的ガイドライン



フットペダルとフットレストの
拡大

漏斗型のフットウェル

この適合改造のバージョンの例の図

- スロットルペダルは、フットウェルの改造に関わらず、十分に動かせるスペースがなければなりません。
- 適合改造にマウントプレートの追加が必要な場合、ネジの直径は適切でなければなりません – M8以上が推奨されます。
モノコック構造ではメーカーの推奨に従い、bigHeads®を糊付けしなければなりません。
- オリジナルのフットペダルを義足等にて動かす場合には、安全な操作のため十分に拡大したフットプレートを使用することを推奨します。適切なグリップレベルが得られるように、滑らない素材を使用することをお勧めします。

注意:

ホモロゲーションを受けたシャシーやモノコックにドリル穴を空けることは避けるべきです。止むを得ない場合は、シャシー/モノコックにホモロゲーションを与えた許認可機関の合意を得てから穴を開けるべきです。

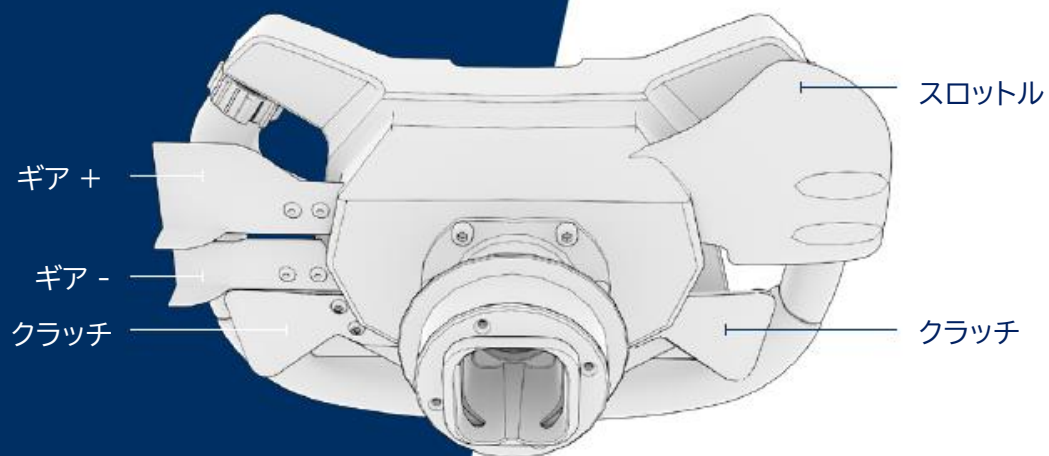


滑らない表面

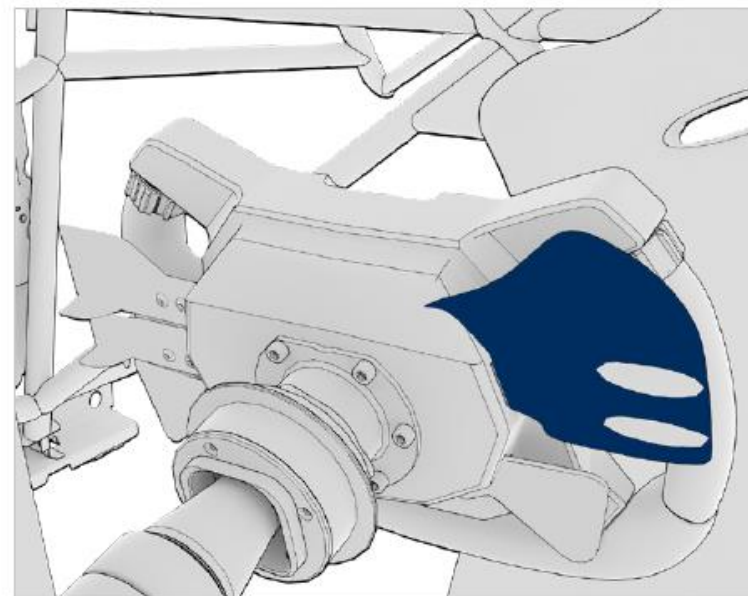


スロットル管理

/ ステアリングホイール

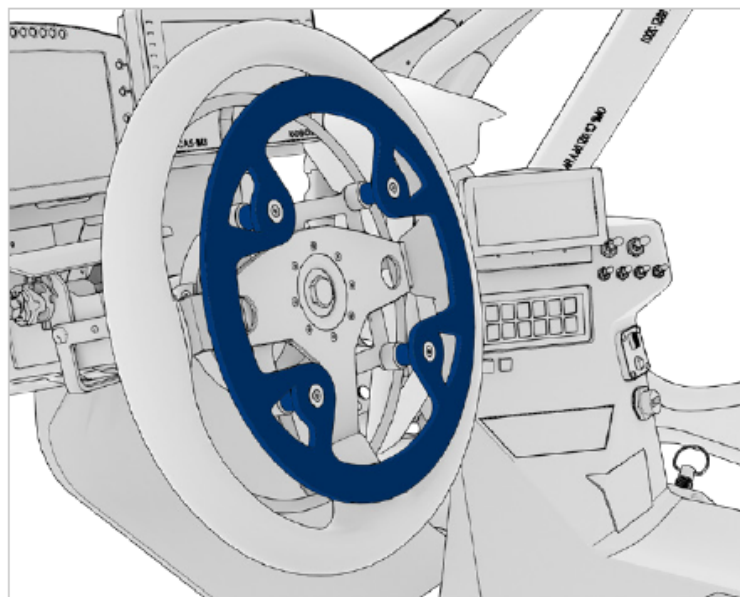


例



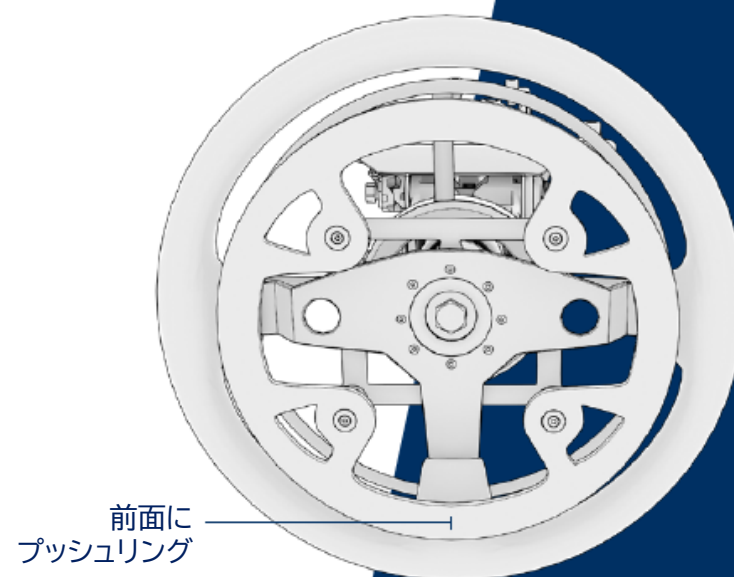
この適合改造のバージョンの例の図

- 位置は可能な場所/スペースとドライバーの好みによります。
- 操作位置へのガイドとなり、感覚でわかる指置き場所を設けることをお勧めします。鋭い角は避けなければなりません。



この適合改造のバージョンの例の図

- アクチュエーターはステアリングホイールの前面が一般的です。
- 安全のため、ステアリングホイールの背面のスロットルのコントロールを優先にすべきです。
- 十分な数のコラムガイドにより、緩みや引っかかりのない操作を実現できます。
- グリップをよくするため、プレートはグリップテープで覆うべきです。



スロットル管理

/ ハンドレバーバージョン

スロットル管理のハンドレバーには多くの操作のバリエーションが存在します。

ハndsロットルの主目的はドライバーが脚部が動かせない、弱い、あるいは脚またはその一部を切断している場合に、手により最も効果的なスロットルの制御を与えることにあります。

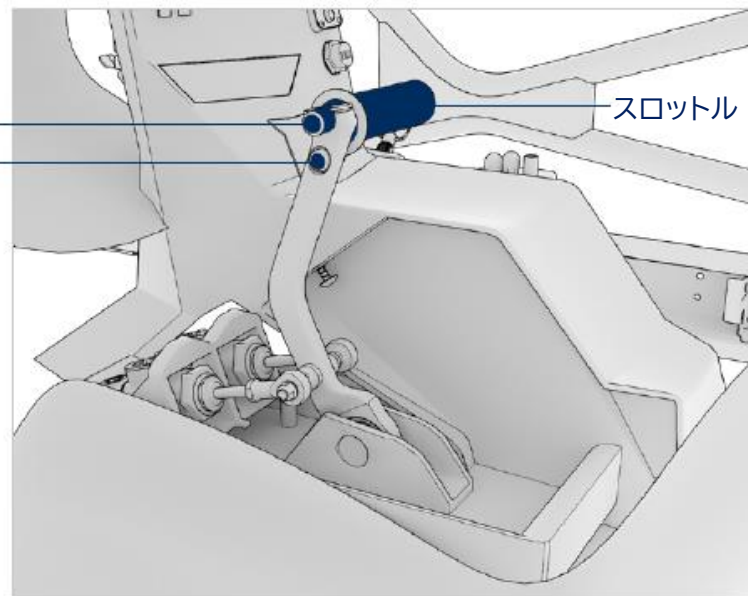
スロットルのコントロールのレバーのメカニズムはドライバーの能力と車両の特性による場合があります。

ハンドレバーによるスロットル管理はペダルに機械的に接続するか、メインブレーキシステムに電氣的に接続することができます。

適合改造はモータースポーツの基本的安全原則と当文書に従い、ドライバーの障がいに対応した適切なものとしてください。



ポテンシオメーター
クラッチ



この適合改造のバージョンの例の図

- ブレーキレバーとスロットルアクチュエーターの組み合わせを設けることもできます。
- ブレーキをかけている際に不注意でスロットルが開けられることのないように、「ハndsロットル」設計の際にはブレーキの力も考慮に入れなければなりません。
- クラッチレバーやボタンは安全な場所に追加することができます。

ブレーキ管理

/ 一般的ガイドライン



2つ目のブレーキ

完全な適合改造の場合には、2つ目のブレーキを設置することをお勧めします。



動くスペース

適合改造に関わらず、ブレーキペダルには十分な可動スペースがなくてはなりません。



部品の移設

推奨する移設場所はステアリングホイール（手前または裏側）または運転席横のハンドレバーです。



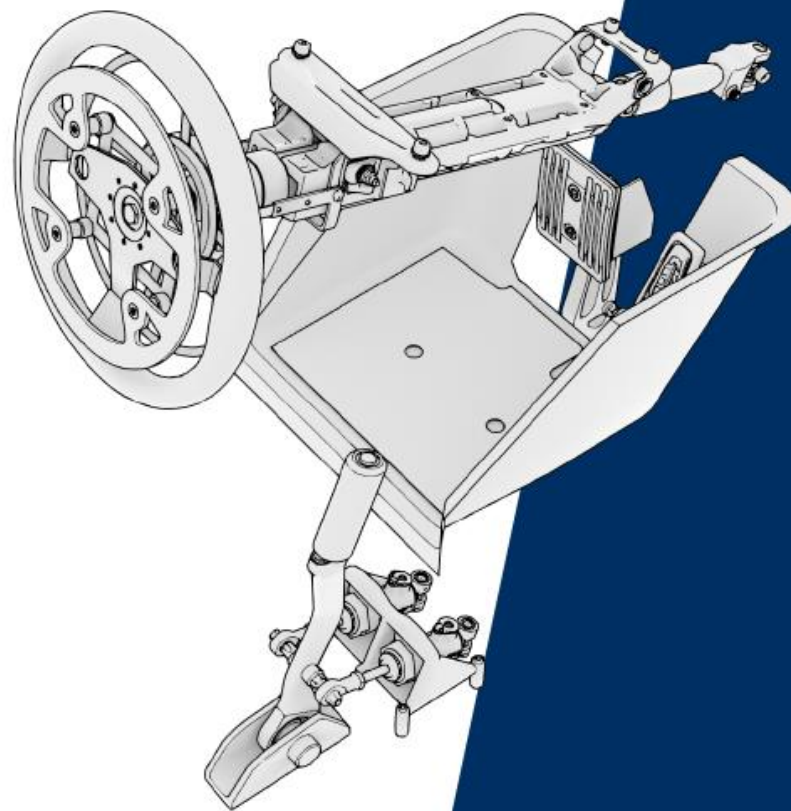
信号の転送

オリジナルのポートを経由した転送が好ましいです。



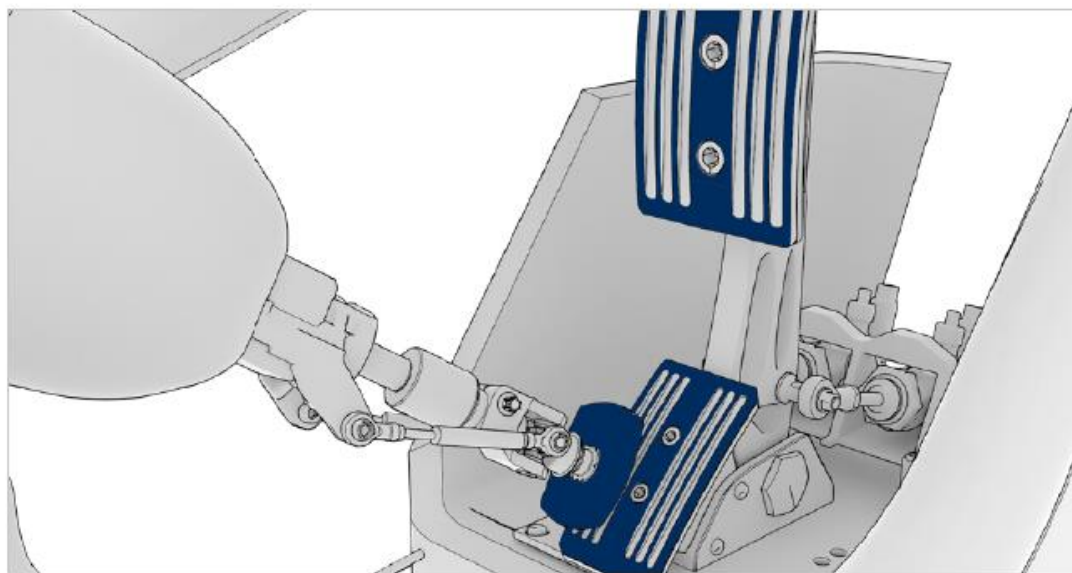
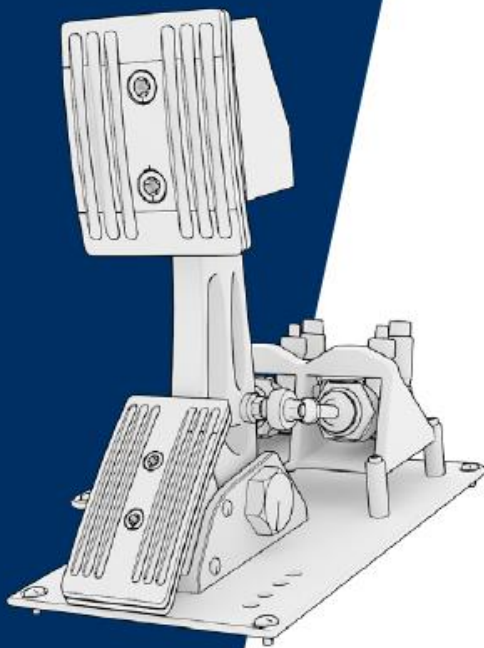
機械式リンク

オリジナルのブレーキペダルへのリンクにバーが使われる場合には、両側にユニボールがある頑丈な物を採用することを推奨します。



ブレーキ管理

/ 本来の位置



この適合改造のバージョンの例の図

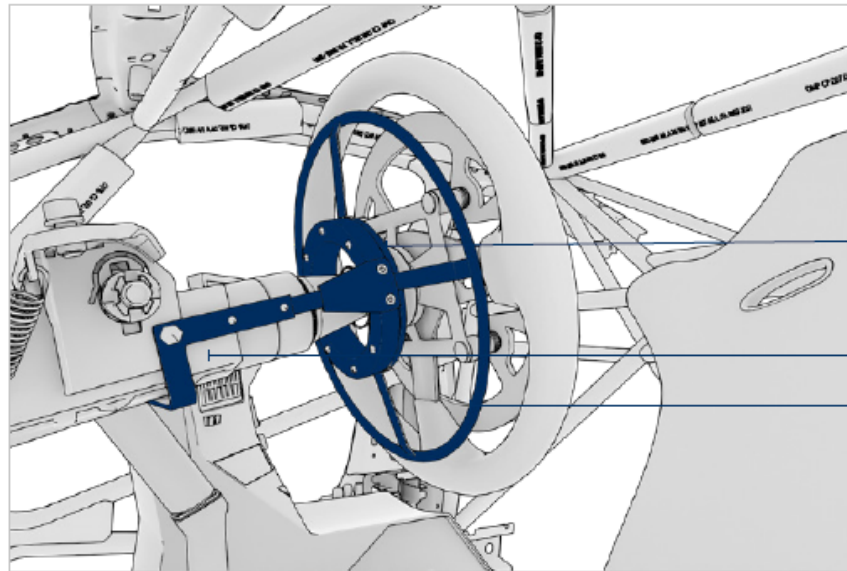
- ブレーキペダルはフットウェル内の改造に関わらず、十分に動かすことができなければなりません。
- 適合改造には追加のマウントプレートが必要になる場合もあります。
ネジは十分な直径がなければなりません(M8以上を推奨)
- モノコック構造においては、bigHeads®をメーカーの推奨通りに貼り付けなければなりません。
- 元々のフットペダルを義足等で操作する場合、安全な操作のため十分な大きさのフットプレートを着用することを推奨します。適切なグリップが得られるよう、滑らない材質を使用することをお勧めします。

注意:

ホモロゲーションを受けたシャシーやモノコックにドリル穴を空けることは避けるべきです。止むを得ない場合は、シャシー/モノコックにホモロゲーションを与えた許認可機関の合意を得てから穴を開けるべきです。

ブレーキ管理

/ ステアリングホイール



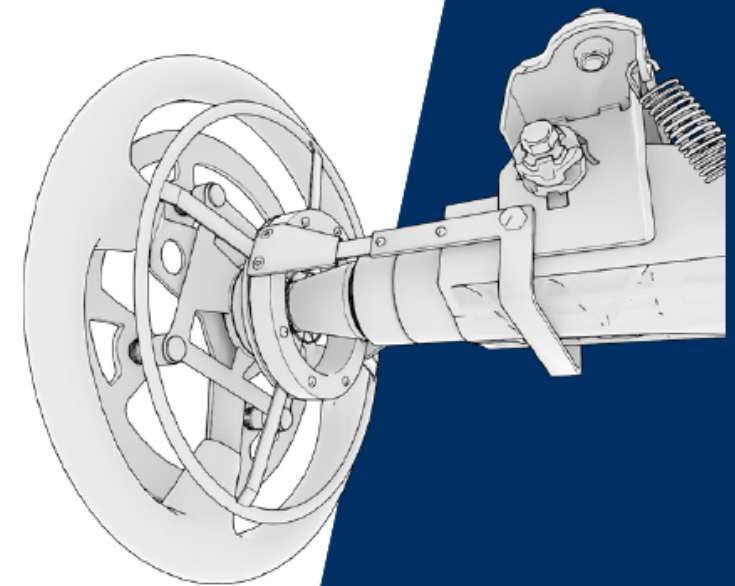
ボールベアリング

リニアレール

回転リング

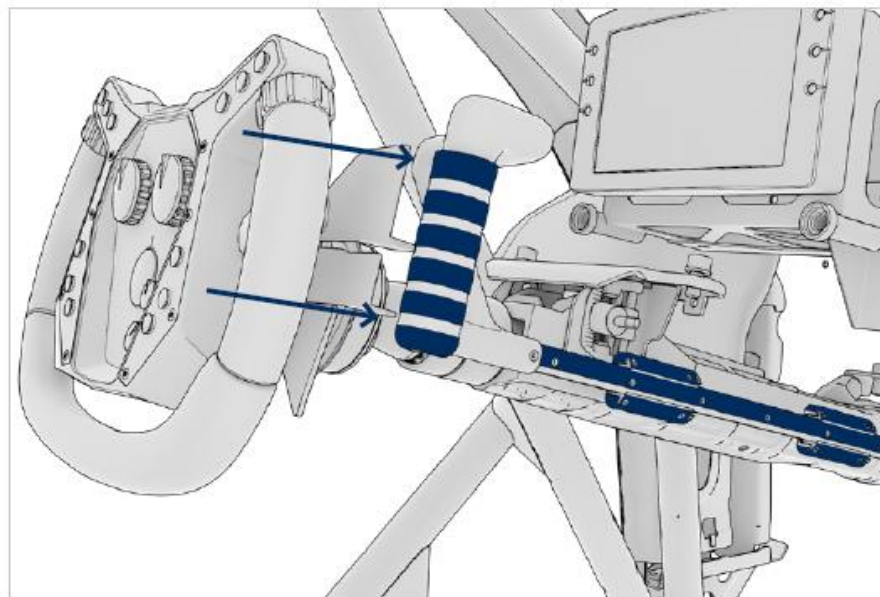
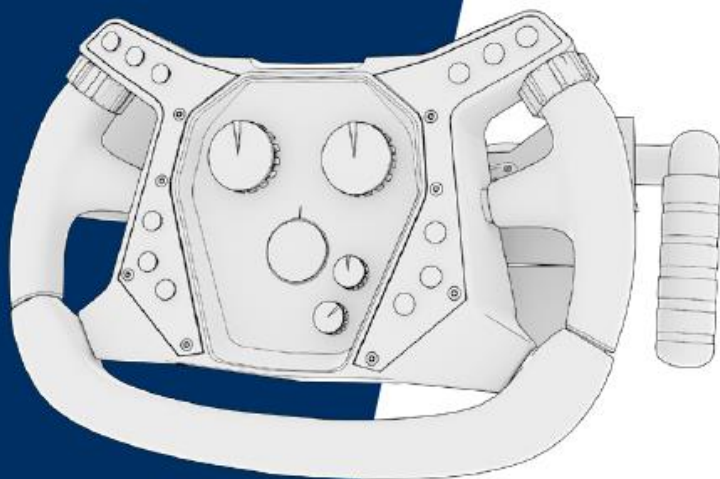
この適合改造のバージョンの例の図

- ・ 機械式のブレーキをステアリングホイールに取り付けるときは、元々のホイールの形に従った完全な円形のリングを使用してください。このリングは本来のブレーキペダルと接合していても構いません。
- ・ リングを押すまたは引く(取付場所によります)ことで、ブレーキへの圧力がかけられます。
- ・ ドライバーが操舵中にコントロールを失うことなくブレーキが掛けられるよう、リングは回転できなければなりません。
- ・ 安全な操作のため、強固な直線のレール/ボールベアリングを使用することができます。
- ・ 安全のため、ステアリングホイール前にあるブレーキの操作がより望ましいです。



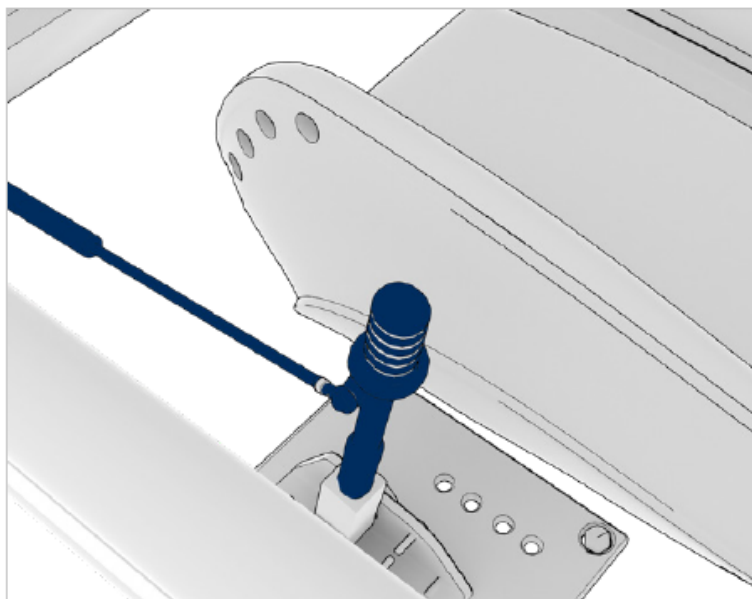
ブレーキ管理

/ ハンドレバー



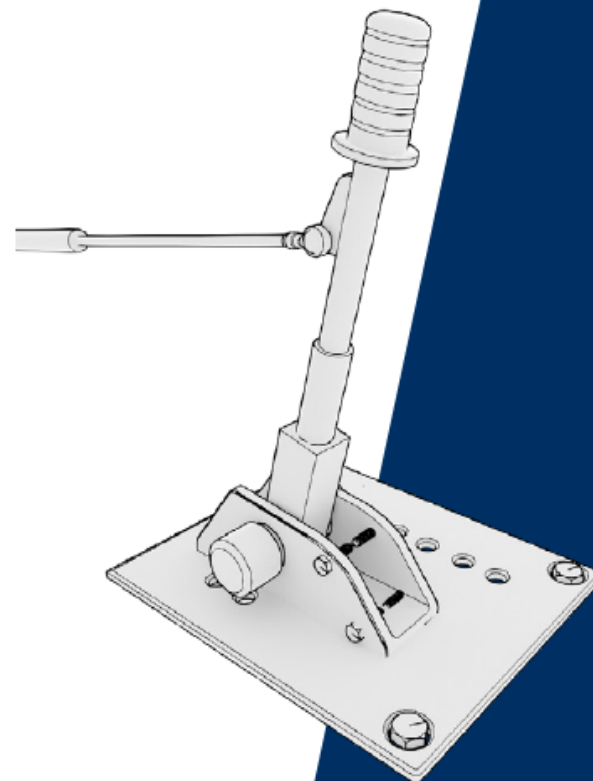
この適合改造のバージョンの例の図

- ハンドレバーにより制約を受けることなく、常にステアリングホイールは安全に使用できることを保証できなければなりません。
- 操作性向上のためハンドル部分をざらつかせ、あるいは刻み目を入れることを推奨します。グリップ向上のためハンドルはグリップ素材で覆うべきです。鋭い角は避けなければなりません。
- 安定し安全なブレーキの為、直線形状のガイド（THK、SBC、Bosch Rexrothまたは同等のもの）にダブルスライダーアタッチメントを付けたものを推奨します。



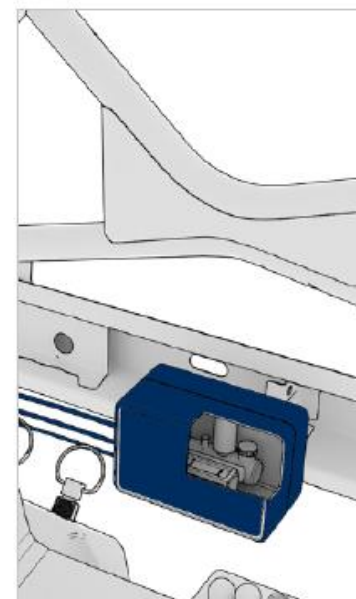
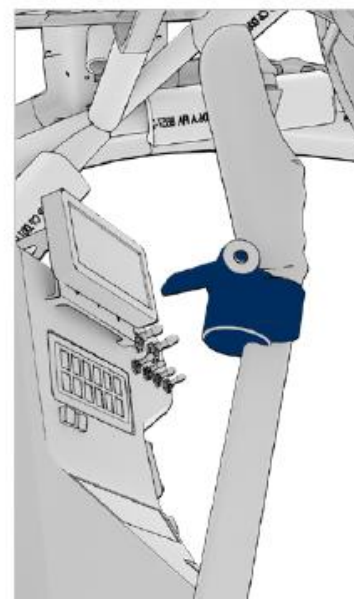
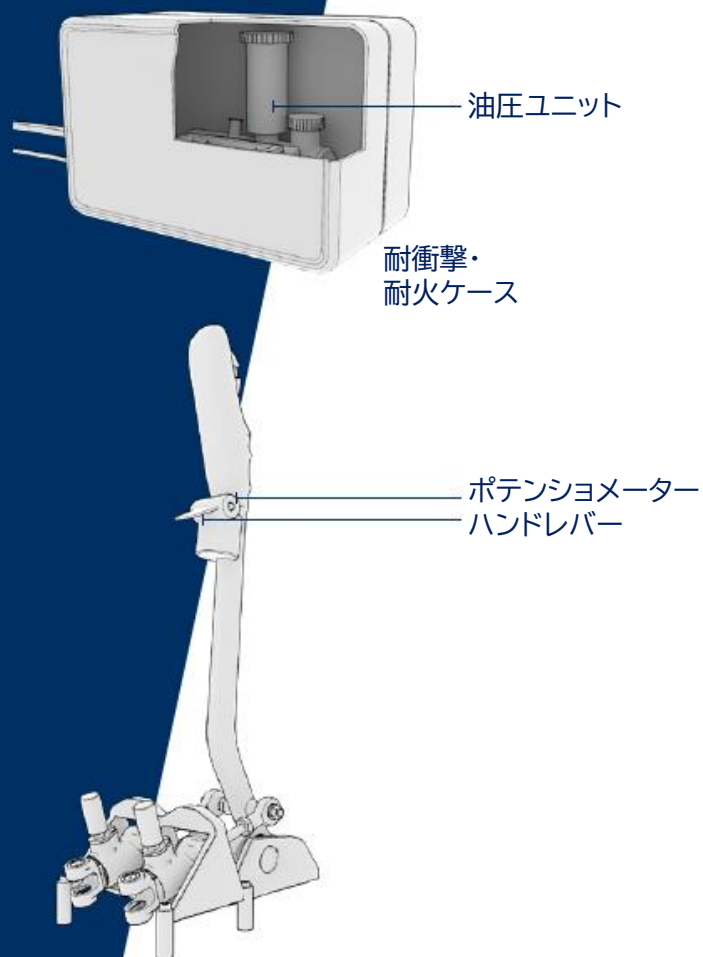
この適合改造のバージョンの例の図

- 元々のブレーキペダルとの機械的な接続はフレキシブルワイヤーまたは強固な棒にて構成してください。
- プレートはシャシーに十分に大きなネジで固定してください。
- 既存の固定ポイントを使うことが望ましいです。
- ハンドレバーは前方方向で作動するようにしなければなりません。
- 車両への乗降に支障があってはなりません。



クラッチシステム

/ 電子システム

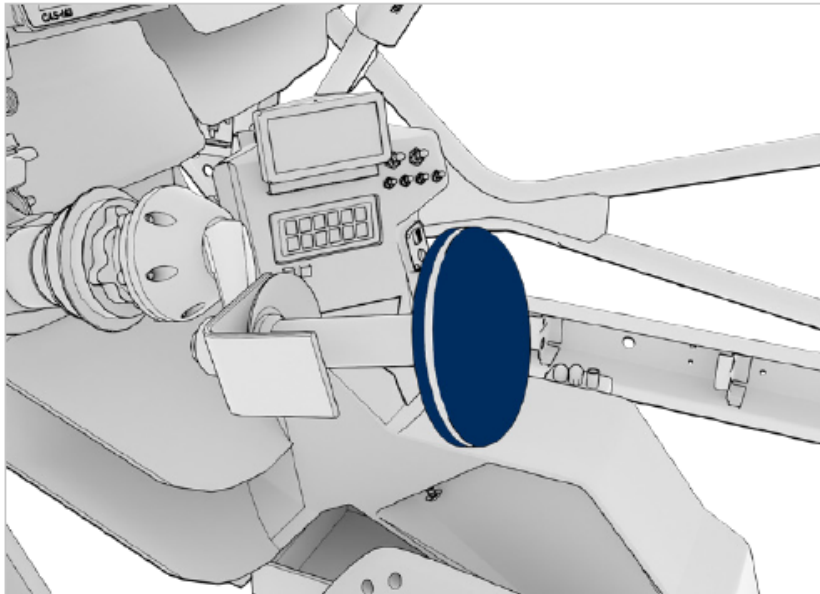


この適合改造のバージョンの例の図

- 必要な場合、クラッチペダルは電子クラッチシステム(フライバイワイヤ)に換装することができます。
- 既知のサプライヤー:MEGAlineおよびAP Racing
- ステアリング上のレバーやペダルよりも手による操作が望ましいです。
- セーフティーセル内部に油圧システムを装着する場合、耐衝撃並びに耐火ケースが必須となります。

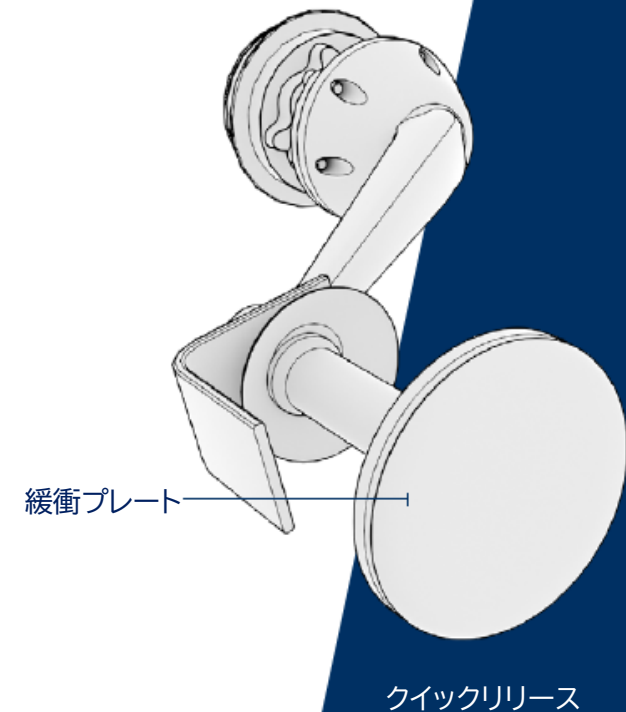
ステアリングアセンブリ

/ 緩衝器



この適合改造のバージョンの例の図

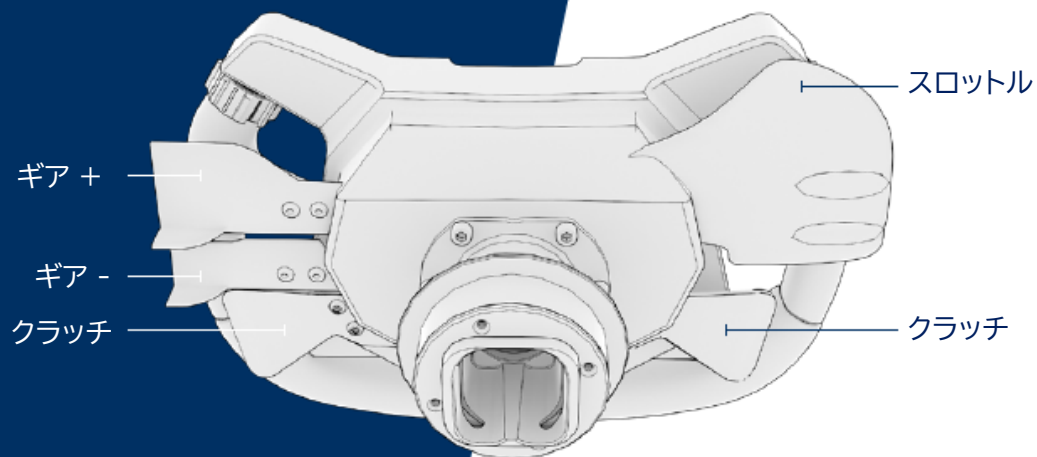
- 改造に関わらず、ステアリングホイールのクイックリリース(車両規則が義務付ける場合)は作動可能な状態で固定していなければならない。
- クランクに置き換えるなど、ステアリングホイール自体が取り外されていた場合でも、大きな衝撃に供えて打撃面積として 150cm^2 以上を確保することを強く推奨します。



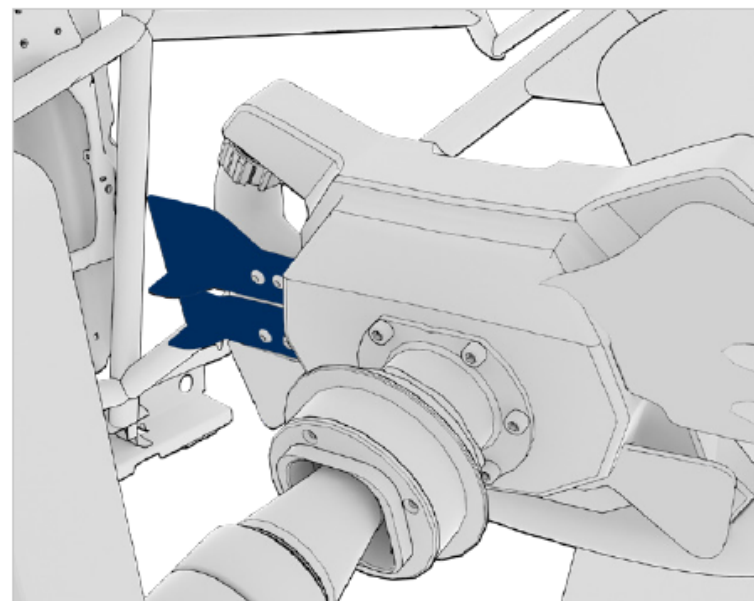
ギアシフト

/ ステアリングホイール

裏側で
指にて操作



例

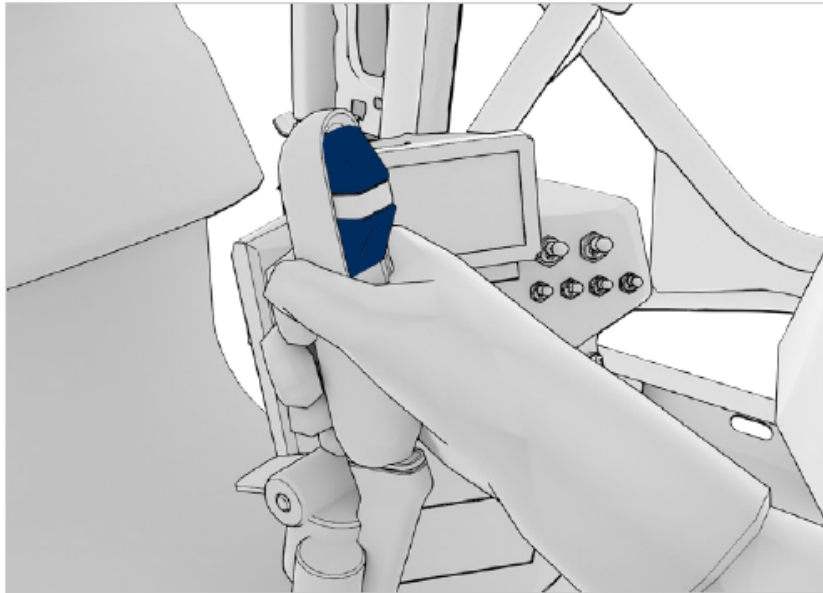


この適合改造のバージョンの例の図

- シフトペダルの配置は設置するスペースとドライバーの好みによります。
- わかりやすくするためと感覚のため、指置き場所を設けることを推奨します。尖った角があってはなりません。

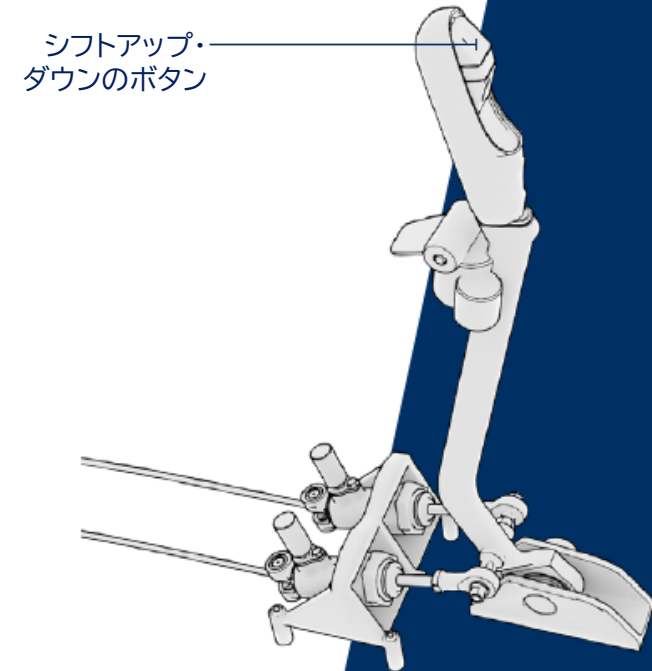
ギアシフトとギアボックス

/ ブレーキレバー



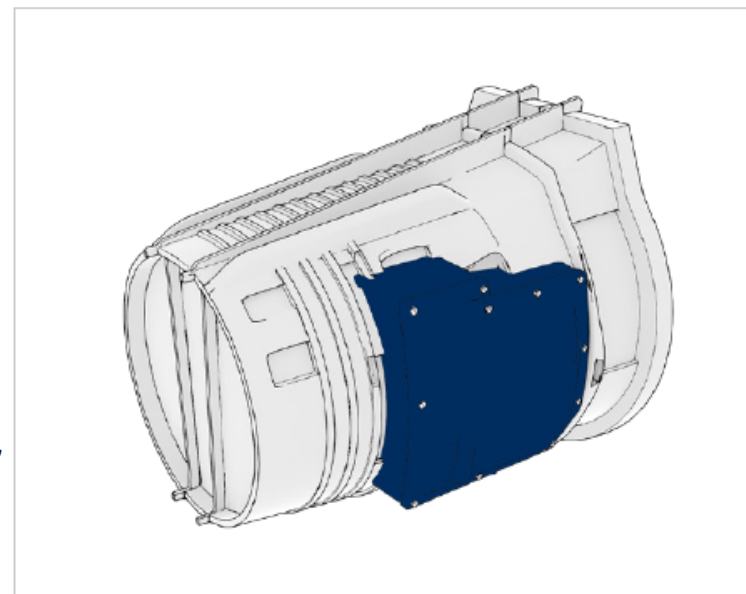
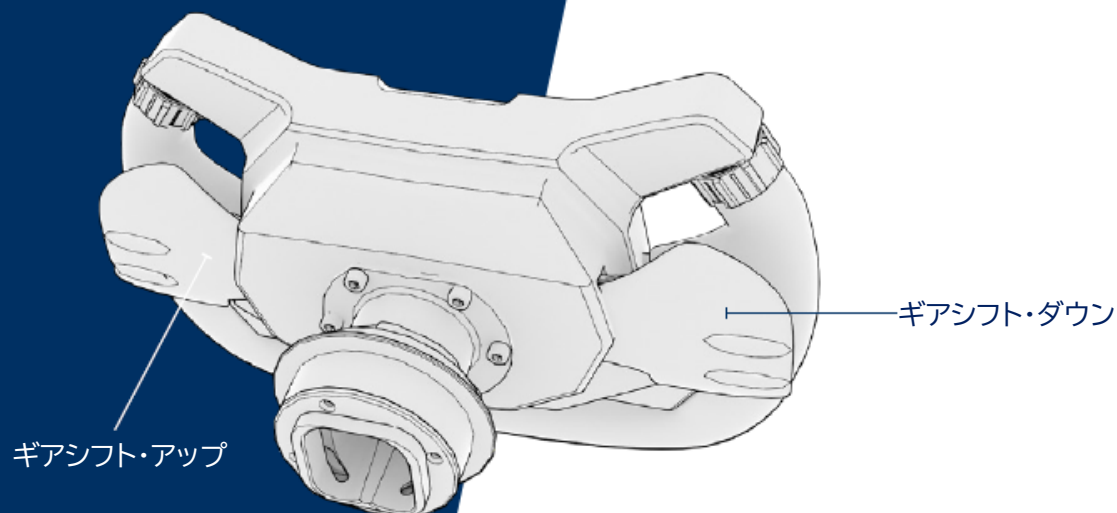
この適合改造のバージョンの例の図

- ブレーキレバーとの高度な統合を選択することも可能です。
- ブレーキをかけながらシフトダウンを行うため、レバーのハンドル部分にシフトアップ・ダウンのボタンを取り付けます。
- 頑丈なレバーハンドルの設計が必須です。ボタンははっきりと離さなければなりません。



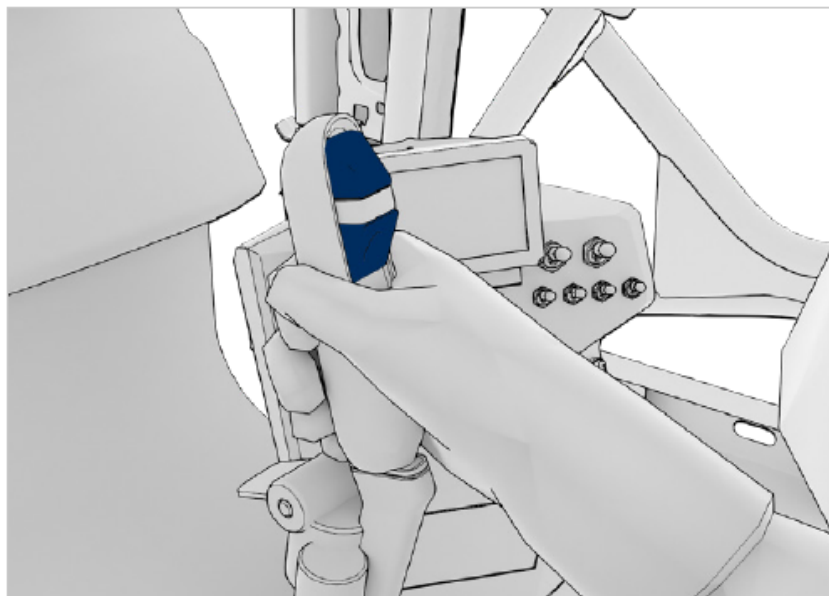
ギアシフトとギアボックス

/ Hパターン・ギアボックス



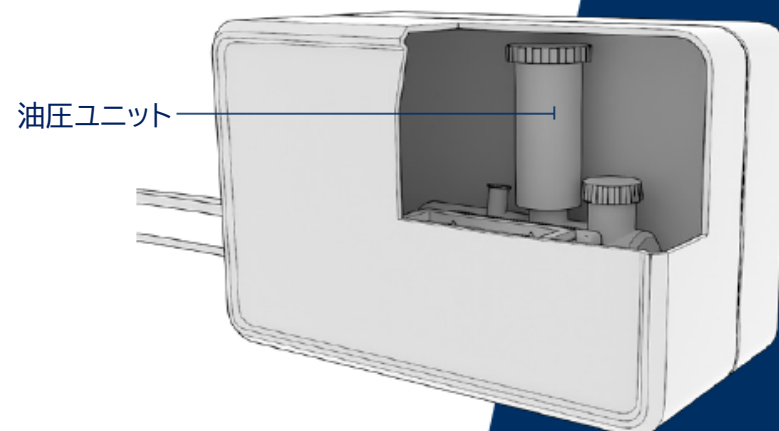
この適合改造のバージョンの例の図

- マニュアルトランスミッションをシーケンシャルまたはオートマチックトランスミッションに変更することができます。換装前にASNに確認することを強く推奨します。
- 空気圧式または油圧式を使用することができます。
- 空気圧式はセーフティーセルの外に配置することが最適です。
- パドルシフトはシーケンシャルトランスミッションとの使用が好ましいです。



この適合改造のバージョンの例の図

- 油圧式ギアシフトシステムを設置する場合、システムはセーフティーセルの外側に設置することが好ましいです。
- 油圧アクチュエーターがセーフティーセルの内部にある場合、システムは耐火ならびに耐衝撃のケースにて覆わなければなりません。
- マニュアルギアボックスをセミオートマチックに換装した場合、不公平な性能優位性が発生する可能性があります。

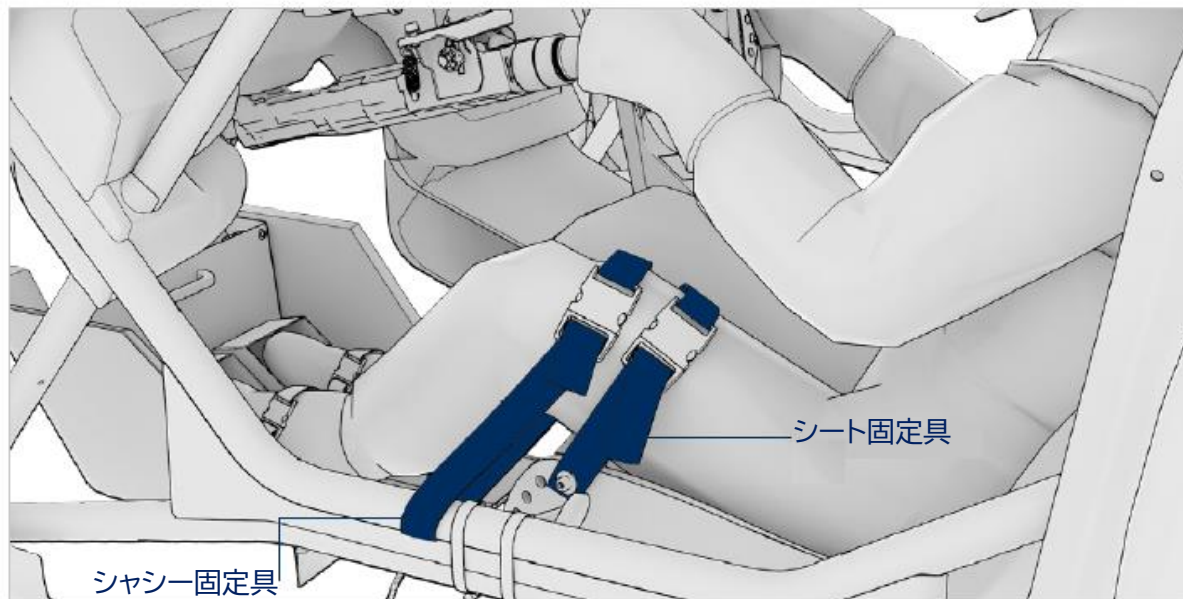


耐衝撃・
耐火ケース

シートとドライバーの固定

/ 大腿部の固定

- 全ての拘束具にはバネ錠またはクイックリリースを使用してください。
- 頑強な設計と安全な固定が必須です。
- 固定のためにシャシーやシートを改造してはなりません。
-既存の穴を使ってください。
- 全ての固定は単一目的でなければなりません。
例:既存のネジ固定を追加の拘束具固定に用いてはなりません。

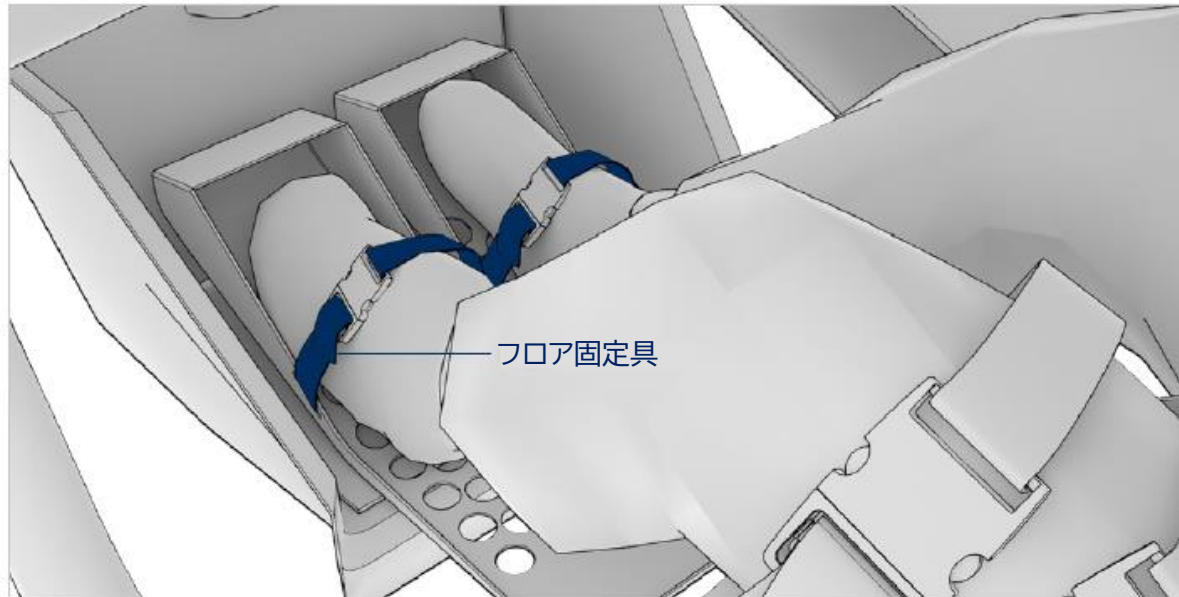


この適合改造のバージョンの例の図

快適性と思わぬ動きを防ぐために、ドライバーの脚を固定するためにストラップを使用することができます。障がいの種類や体形、コクピットのレイアウトによりドライバーが求める要件は変わります。ストラップを使用する場合、火災や水没の際に自らの脱出の妨げになってはなりません。

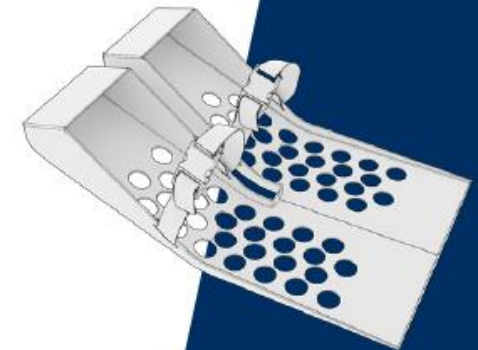
シートとドライバーの固定

/ 脛と足の固定



この適合改造のバージョンの例の図

- 足の固定にストラップを使用する場合、足のフロアへの強固かつ安全な固定が保証されなければなりません。
- 安全な脱出のため、ストラップにはクイックリリースの使用が義務付けられています。
- 怪我の予防と擦過傷防止のため、パッドを使用することができます。



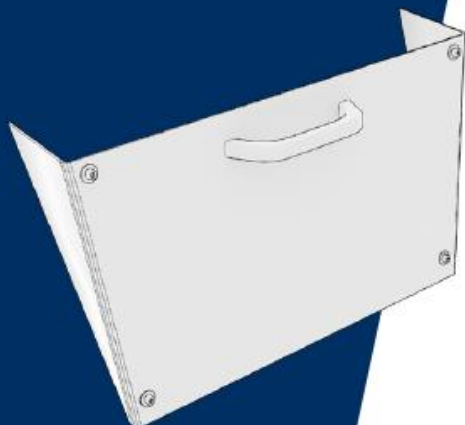
ハードタイプの
ハウジング



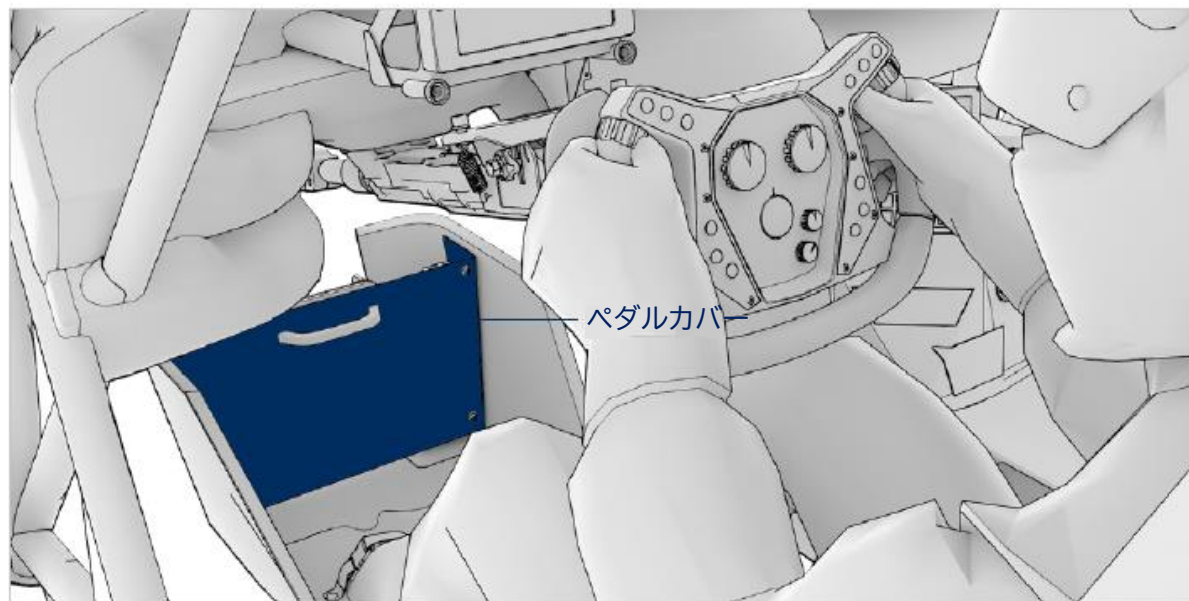
耐久レース向け
衝撃吸収クッション

シートとドライバーの固定

/ ペダルカバー



カバープレート

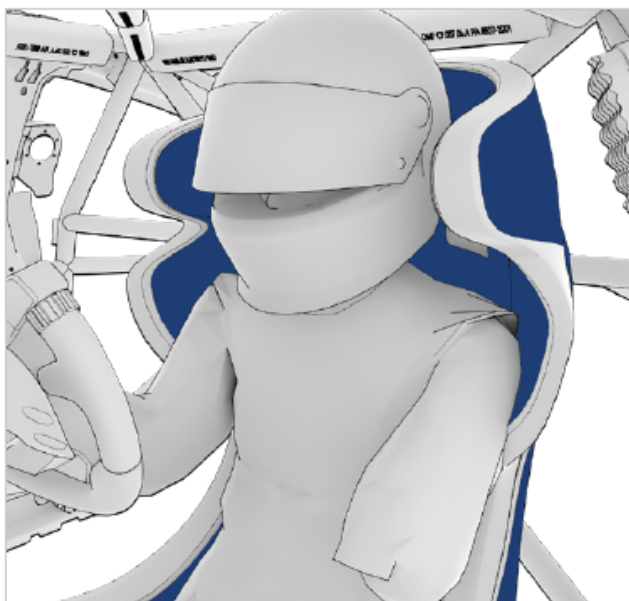


この適合改造のバージョンの例の図

- ペダルを撤去しない場合は、ペダルのカバーが必須となります。
- カバーは固定するか、健常者のレーシングドライバーとの交代に備えて取り外しができるようにすることもできます。

シートとドライバーの固定

/ 胸部の固定



この適合改造のバージョンの例の図

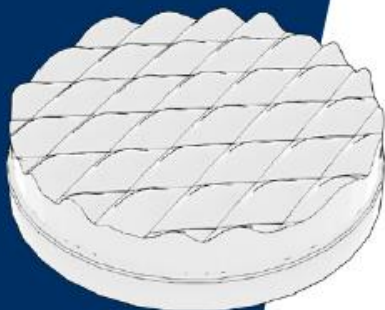
- 胴体上部の安定性を高めるため、選手は常にFIA公認8855-2021または8862-2009のシートを選ぶべきです。これらのシートは骨盤、肩と頭部の横方向に対するサポートも備えており、フィット性を完全なものにするためシートフォームインサートを追加することもできます。
- ドライバーが完全に密着できるように、シートフォームインサートを追加することができます。



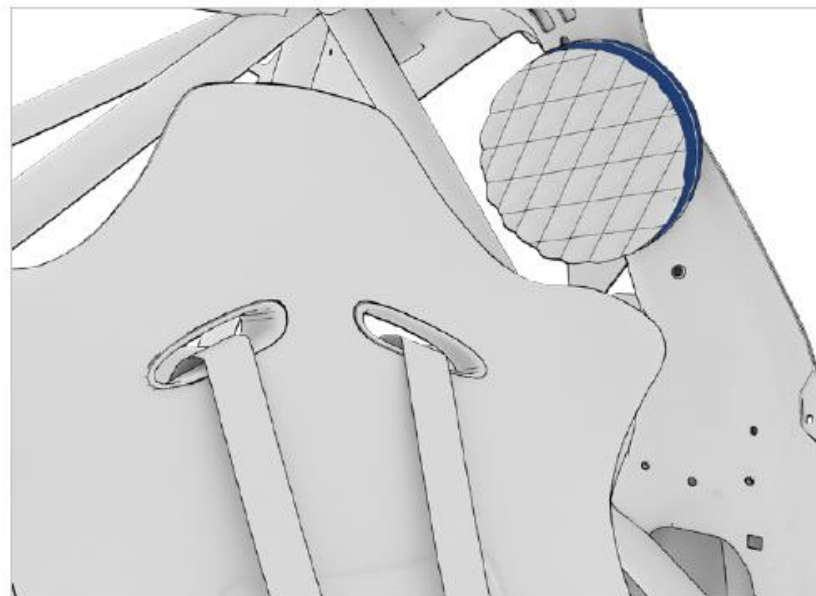
骨盤、肩と頭部の横方向のサポートのあるシートは、胸部に対しても良いサポートとなります。

ヘッドレストとコクピット環境

/ ヘッドレスト



追加のパッド

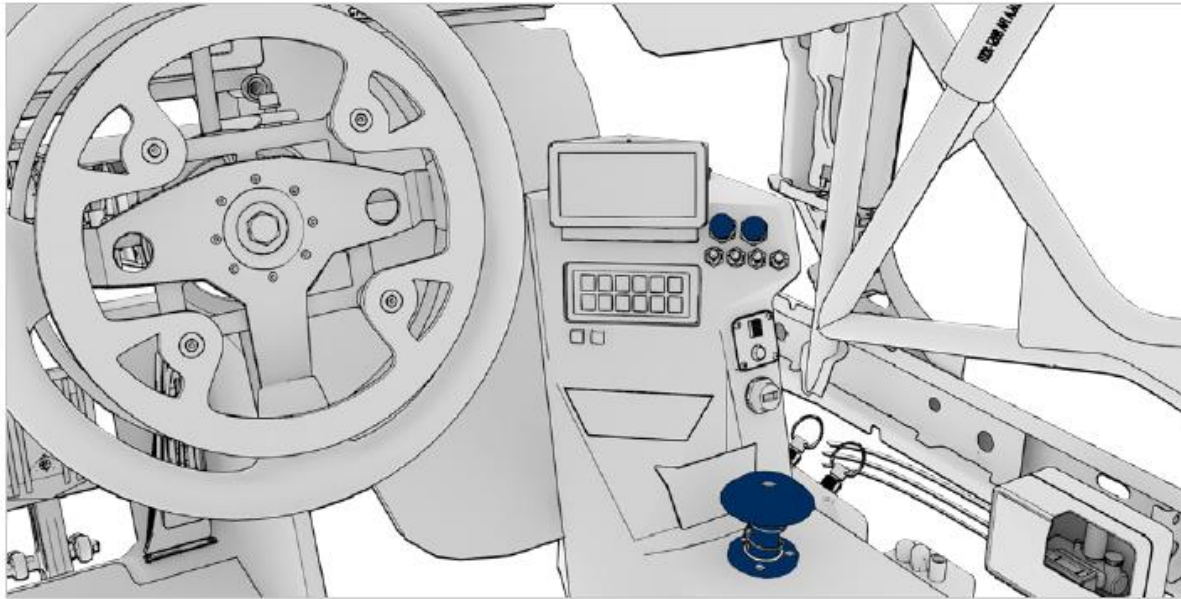


この適合改造のバージョンの例の図

- 頭部が充分安定しない場合は、コンペティターはFIA公認8855-2021または8862-2009のシートを選択すべきです。これらのシートは骨盤、肩および頭部の横方向のサポートがあり、完全に密着させるためにシートフォームインサートを追加することができます。以下の場合、代わりとして、追加のパッドを使用することもできます。
- パッドがシャシーに取り付け可能な場合
- 視野を確保するため、可能な限り頭部を動かすことができるようにしなければならない場合
- 車両を健常者のドライバーと共用する場合パッドは取り外し可能でなければなりません。

ヘッドレストとコクピット環境

/ コクピット



この適合改造のバージョンの例の図

- コクピットはドライバーのニーズに合わせて改造することができます。
- スイッチとボタンは操作性のために大きなものにすることができます。
- 緊急/キルスイッチはドライバーが常に届くようであればなりません。
- ドライバーは、競技中の体の位置でシートベルトを締めた状態で、消火器のような安全に関係した機能を起動できなければなりません。



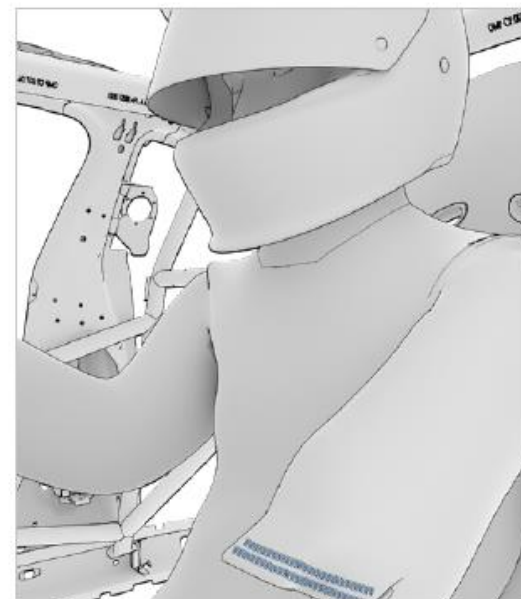
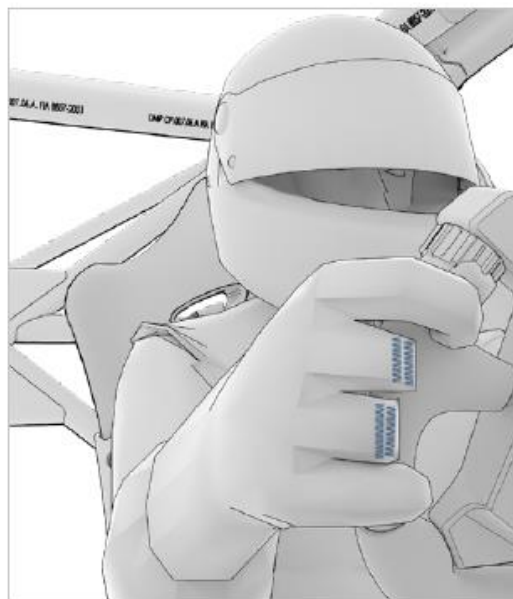
大きくしたスイッチ



緊急停止

ドライバーの装備

/ 縫合

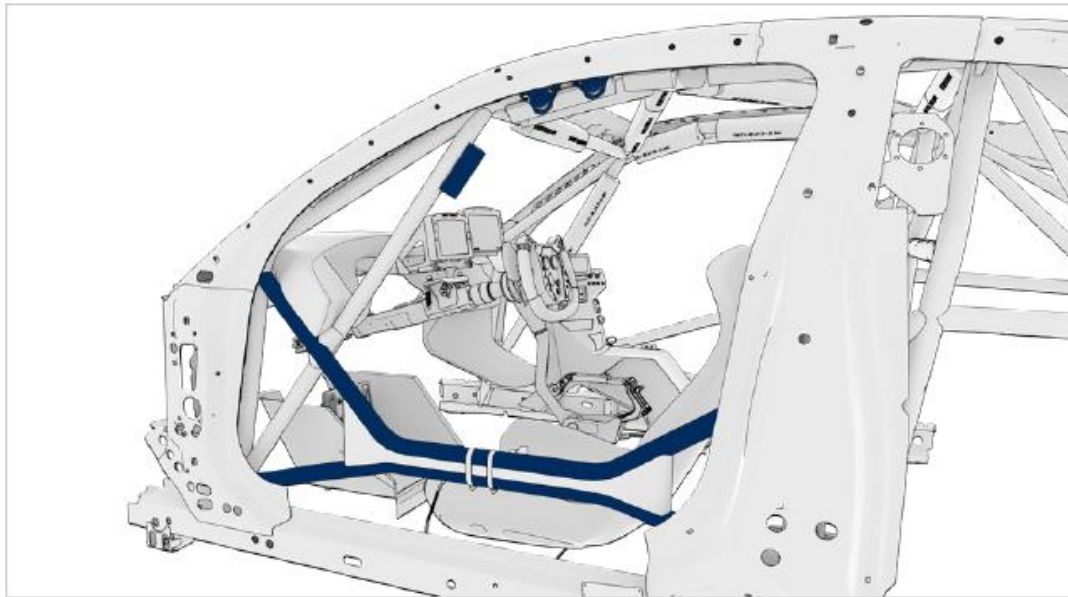


この適合改造のバージョンの例の図

- ドライバーの装備の改造は、その装備の機能つまり意図した安全機能を変更を加えるものであってはなりません。
- メーカーの参加が最重要です。
- 改造による動きの制限があってはなりません。

シャシーの改造

/ コクピット



この適合改造のバージョンの例の図

- ドライバーの迅速かつ安全な降車のため、ロールケージに改造が必要な場合があります。
- 改造に着手する前に、コンペティターはASNに連絡し指示を仰いでください。
- X型のドアビームは位置を下げ、結合してクリアランスを広げることができます。その場合もロールケージの安全認証は常に必須です！
- 乗車や降車の際には回転システムやハンドルを使用することもできます。
- 取付はドライバーの安全性を下げるようなことがあってはならず、想定される衝撃に耐えられるような設計でなければなりません。ロールケージに対する非恒久的な取り付けについては、セーフティーセルにダメージを与えたり改造するものでない限りは認められます。



FIA障がいとアクセシビリティ コミッション(DAA)

障がいとアクセシビリティコミッションのミッションの一つには、競技とモビリティの2つの柱の両方において、レースと自動車運転への参入をやすくすることにあります。

本コミッションの狙いは社会とモビリティシステムでのモータースポーツドライバーと道路利用者に対する、完全かつ効果的な参加を阻害する障壁を取り除くことにあります。モビリティと競技のメンバークラブの代表者から構成され、FIAの専門コミッションと協調し、障がいをもつドライバー向けの適応改造の包括性と品質を向上させるための行動を実施することによって、DAAは障がいをもつドライバーの安全性の改善に専念しています。DAAはまた、障がいをもつ人々を含めた移動の分野に参画しているクラブや他の関係組織間での知識共有とベストプラクティスを促進しています。

FIA適合改造ワーキンググループ(AWG)

適合改造ワーキンググループは、FIA障がいとアクセシビリティコミッションにより、国際競技カレンダーに登録された競技会や、規則が適合証明書を要求する競技会への参戦を意図するコンペティターの適合性について評価することを委任された、広範囲にわたるモータースポーツのエキスパートのグループです。

FIA適合改造ワーキンググループの組織構成は以下の通りです：

- DAAコミッション議長
- FIA技術部門からの代表者
- FIAセーフティー部門からの代表者
- 自動車メーカーからの代表者
- 現役の身障者ドライバー

障がいを持つコンペティターが国際競技カレンダーに含まれている競技会または規則書が特にFIA適合証明書を求めている大会に参戦を意図しており、かつ適応改造が参戦しようとしている競技会の規則の範囲外となるとき、適応改造の安全性と競技場の公平性の評価が必要となります。



FIA適合証明書（CoA）

障がいを持つコンペティター向けの適合改造が、当該コンペティターが参戦を意図している競技会の規則の範疇外となる際、これらの適合改造の安全性について評価を受けなければなりません。

- 適合改造を受けた車両が規則に基づいており、かつ安全であることを確認するため、適合証明書が必要となります。
- 以下の動画はこの手続きの詳細について説明しています。
- 詳細な手続きは国際競技規則付則L項第1章第18.3条「FIA国際ドライバーライセンス」においても説明されています。FIAも支援の提供が可能です。
- 適合証明書はFIA適合改造ワーキンググループにより発行され、以下にのみ適用されます。
 - 国際競技カレンダーに登録された大会に参戦を意図している車両 ならびに
 - 規則上、適合改造を承認するためにFIA CoAを特に必要としている大会に参戦を意図している車両



この翻訳について

以下の内容に同意される方のみ、この翻訳をご利用になることができます。ご注意ください。

この翻訳は、FIAが2022年12月に発行した「*VEHICLE ADAPTATION GUIDELINES*」の第一版を訳者が個人的に、非公式に翻訳を行ったものです。

原版同様、この翻訳もまたモータースポーツの安全のためのヒントとすべく作成したものであり、規則的な効力を持つものではありません。原版と内容に相違がある場合は、常に原版の最新版を参照してください。

この翻訳は、FIAならびにその日本でのASNであるJAFの承認を受けたものではありません。ボランティアとして翻訳を行ったものであり、無償公開しております。利用者には一切の権利はなく、利用者に対する義務も一切負いません。

著作者またはその代理人、法的権限を持つ主体からの要請や指示、命令があった場合は予告なしに取り下げることがあり、その場合は本翻訳の全てのコピー（ファイル、印刷物等）を削除しなければなりません。

このガイドラインの著作権はFIAが持っておりますが、翻訳文の権利は放棄せず翻訳者が留保しております。抜粋や改変を行ってはなりません。他人に譲渡する場合は、印刷物やファイルを渡すのではなく、ダウンロードしたページのURLを伝え、自らダウンロードしていただくようにしてください。

ボランティアとしての翻訳かつ無償公開の性格上、原文との内容の差異については一切の責任を負いません。あくまでも原文を参照し、この翻訳は参考程度にとどめてください。この翻訳版のガイドラインに起因する事故、損害、負傷、死亡等についても、翻訳者は一切の責任から免除されます。


原版が改定された場合、翻訳文も改定を行うことは保証いたしません。

著作者ならびに翻訳者に無断で有償無償を問わず配布等を行ってはなりません。




/ 障がいとアクセシビリティ
コミッション

連絡先

 disability_accessibility

 FIA

 disability@fia.com



謝辞

感謝を述べさせていただきます：
HABO エンジニアリング GmbH & Co. KG
FIA障がいとアクセシビリティコミッション
FIAセーフティー部門
FIA技術部門

FIA印刷部門にて印刷
FIA 車両適合改造ガイドライン
第1版 - 2022年12月