

2025
FIA WORLD ENDURANCE
CHAMPIONSHIP

技 術 規 則
(LMGT3)

(2024年12月12日付発行版仮訳)

目 次

技術規則 LMGT3

第 0 条	序文	2
第 1 条	定義	2
第 2 条	一般原則	3
第 3 条	ボディワークおよび寸法	5
第 4 条	重量	6
第 5 条	パワーユニット	7
第 6 条	燃料システム	8
第 7 条	電気システム	9
第 8 条	トランスミッション	11
第 9 条	制動システム	12
第 10 条	ホイールおよびタイヤ	12
第 11 条	コクピット	12
第 12 条	安全装備	13
第 13 条	燃料	13
第 14 条	テレビカメラおよび計時トランスponder	14
第 15 条	公認	14
第 16 条	性能の均衡化	16
第 17 条	終局条文	17

FIA

ACO

国際モータースポーツ連盟 (FIA)

Chemin de Blandonnet 2
1215 Genève
Suisse
www.fia.com

フランス西部自動車クラブ (ACO)

24時間サーキット
CS21928
72019 Le Mans Cedex 2
www.lemans.org

LMGT3

技術規則

発行日 : 2024年12月12日

第0条 序文

0.1 一般

これらの規則は、ACOとFIAの協力の結果であり、2024年1月1日から5年間（2028年末まで）適用される。

0.2 参加資格のある車両

LMGT3（「ル・マン」GT3）クラスに出場できる車両は、次の条件を満たしていなければならない。

- ACO-FIA WEC認定の製造者パートナーが製造した車両モデル
- グランドツーリングカー（グループGT3）の技術規則に準拠している（FIA付則J項第257a条）
- この現行技術規則の仕様に準拠している

0.3 LMGT3公認

LMGT3車両は、その製造者が記入し、FIA/ACOが承認した特定の認証フォームに準拠していなければならない。

LMGT3カテゴリーの車両モデルの公認は、特定の公認条件に従わなければならない。最初の競技の前に必須である。

第1条 定義

1.1 LMGT3

サーキットやクロズドコースでのスピードレース専用設計され、製造者によって公認されたクロズドカー。

1.2 自動車 (Automobile)

直線上に並べられていない少なくとも4つのコンプリートホイールによって走行し、少なくとも2つの車輪が操舵のために、また少なくとも2つの車輪が推進に使用される陸上車両をいう。

1.3 自動車の銘柄 (Automobile make)

自動車の銘柄とは完成車と一致する。製造者名は明瞭で目に見えなければならない。

1.4 製造者 (Manufacturer)

公衆消費および公道走行用に年間2,500台を超える車両を生産する、広く一般に認められている自動車製造者をいう。

1.5 ボディーワーク (Bodywork)

ボディーワークは、カメラ、およびエンジン、駆動系、および走行装置の機械的な機能に限定的に関連する部品を除き、外気流にさらされる車両の完全に懸架されているすべての部品をいう。エアボックス、ラジエターおよびエンジン排気装置は車体の一部と見なされる。

1.6 ホイール中心線 (Wheel centre line)

ホイールの中心線は、いずれも床面に垂直に静止している車両のタイヤのトレッド

の中心を基準にして、コンプリートホイールの相対的な側面の2本の垂線の間をいう。

1.7 重量 (Weight)

これは、イベント期間中いつでも、ドライバーとそのレース装備品を除いた車両の重量をいう。燃料を搭載していない状態でも計測できる。

1.8 電子的制御 (Electronically controlled)

半導体あるいは熱電子技術を利用する指令装置あるいは行程。

ドライバーが作動させ、1つまたは複数のシステムに作用する単純なオートマチックでないオープンループの電気スイッチは、電子制御とは見なされない。このようなシステムもパッシブと呼ばれる。

1.9 クローズドループ電子制御システム (アクティブシステム) (Closed-loop electronic control system)

クローズドループ電子制御システムとは以下の条件を備えたシステムをいう：

- 実際の値 (制御変数) が連続的に監視される。
- "フィードバック" 信号が目標値 (参照数値) と比較される。
- その比較結果に応じてシステムは自動的に調整される。

このようなシステムもアクティブと呼ばれる。

1.10 パワートレイン (Power train)

内燃機関とそれに関連するトルク伝達システム、ドライブシャフトのトルク測定までをいう。

1.11 ギアボックス (Gearbox)

ギアボックスとは、パワーユニット出力シャフトからドライブシャフトへトルクを伝達する駆動ラインにあるすべての部品と定義される (ドライブシャフトは懸架質量から非懸架質量へと伝達する構成部品と定義される)。

これには、動力の伝達やギアの機械的選択、これらの構成部品に関連するベアリング、およびそれらを収容するケーシングを第一の目的とするすべての構成部品が含まれる。

1.12 ディファレンシャル (Differential)

ディファレンシャルは、同じドライブトレインの 2 つの異なるホイールに接続された 2 つのドライブシャフトが、3 番目のシャフトによって駆動されている間に、異なる速度で回転することを可能にするギアトレインとして定義される。

1.13 地上高 (Ride height)

基準面から地面までの距離。

第2条 一般原則

2.1 F I A / A C O の役割および基本原則

後述の技術規則は F I A / A C O によって発行される。

本規則が明確に認めていないことは禁止される。

車両はいかなる状況であっても、ドライバーのコントロール下になければならない。

2.2 規則の改定

本技術規則は、タイトルで定められている開催中の選手権（以下「選手権」）に適用され、その年の1月1日以降、例外的な状況下でのみ変更される可能性がある。ただし、FIA/ACOが安全上の理由で行った改訂は、事前予告および遅延なく発効する場合がある。

2.3 危険な構造

安全な車を製造することは、コンストラクターおよび製造者の責任である。

FIA/ACOは、車両の安全な構造を確保するために、あらゆる試験実施や情報を要求することができる。

競技審査委員会は、危険とみなされる構造の車両を競技から除外または参加を禁止することができる。

2.4 規則の遵守

車両は競技期間中、いかなる時でも以下に厳密に合致していなければならない：

- FIA GT3技術規則（FIA付則J項第257a項）を遵守し、有効なFIA GT3公認書式を保持していること。
- これらの規則を遵守し、有効なFIA/ACO LMGT3追加公認書式を保持していること。
- 競技のスポーツ権能団体によって確立された公式の性能均衡化（BoP）表。
- WECコミッティによって発行された追加の通知。

本規定のいかなる解釈においても不明瞭であると感じた製造者は、FIA/ACO技術部に解釈を問い合わせ、WEC競技について耐久コミッティで検証することができる。疑義が生じた場合は、これらの規則とLMGT3公認書式が優先される。

2.5 計測

すべての計測は、車両が平坦な水平面に静止した状態で行われなければならない。別途明確に定められていない限り、計測はこの水平計測面に対し、車両にホイールを装着した通常の状態で行われる。

車両に関するすべての高さの測定は、基準面から、その面に対して垂直に行われる。関与する規定の意図するところを巧みに回避し無効にするためになされないことを条件に、特定の寸法について無制限の精度を想定することができる。

2.6 競技参加者の義務

各競技参加者は、イベント期間中いかなる時でも自己の参加車両が本規則に完全に合致していることをFIA/ACOテクニカルデリゲートおよび競技審査委員会に立証する義務がある。

安全に関わる特性を除き、ハードウェアあるいは素材の物理的査察により、車両の設計、構成要素および機構は、本規則に合致していることが証明される。規則への合致を保証する手段として、ソフトウェアの査察の結果を機械的設計の根拠とすることはできない。

第3条 ボディワークおよび寸法

3.1 一般

ボディワークは1つのみが公認できる。

ボディワークの調整可能な空力装置または装置組み立て品は1つだけ使用できる：リアウイング上で作用する。

この装置の位置がどのようなものであっても、車両は常に本規則の付則に定められた空力基準を満たさなければならない。

車両走行中の可動および／あるいは変形可能なボディワーク部品／要素は、禁止される。

特に明記されていない限り、ボディワークに不連続部分がある場所にテープ／フィルム／フォイルの使用は許可されない。

車両走行中に、自動的に、および／あるいはドライバーが制御し、空気流を変更する一切の装置は、本規定で明らかに許可されていない限り禁止される。

コックピットの冷却を目的とする場合、電力が150W未満で、出口がコックピット内にある場合に限り、冷却ファンを使用することが許可される。

冷却ファンの電力は、製造者が空力的利益が無いことを実証し、FIA/ACOの承諾を受ける場合には、より高いものが認められる。

3.2 車両の下側

3.2.1 一般

いかなる懸架された部品も基準面から下へ突出してはならない。

3.2.2 地上高

車両のいかなる懸架された部品も地上から50mmを下回ってはならない。

この検査のため、タイヤ圧は1.5bar以上でなければならない。

ドライバーによって制御されるか否かに関わらず、車両が停止しているときあるいは走行中に地上高を変更するように設計されたシステムは、その作動原理に関係なく一切禁止される。

予選（ル・マンを除く）および／またはレース（特別な状況でない限り）中に車両の静的車高を変更することは禁止される。

3.3 空力的基準

3.3.1 公認過程

公認を取得するためには、車両のすべての空力構成がFIA GT3の空力基準を満たさなければならない。

これらの基準は、FIA/ACOの公式風洞で管理される。

すべての空力構成は、空力マップを抽出するために、ライドハイトのフルスキャンが行われる（ボディワーク姿勢の違いによるドラッグ、ダウンフォース）。すべての車両は、最も空力的に優れた仕様構成で風洞実験に臨まなければならない。

公認の手続きは、この技術規則の付則に記載されている。

3.3.2 "空気力学的構成"の定義

空力的構成とは、以下の組み合わせで定義される：

- コンプリートボディワーク

- リアウイング角度 – 技術規則の付則に従って、公認範囲（最大設定と最小設定の差）が制限される
- ブレーキブランキングなし
- F I A / A C O が適切と判断したその他の要素（例：ガーニー、フィラー、ダイブプレーン、ルーバーなど）。

ブレーキブランキングは公認対象であり、以下のものでなければならない：

- ダクトインレットに設置された堅牢で単純なクロージングプレート
- 風洞試験で提出されたもの
- 要求される空力的基準を満たすもの（特定のブレーキブランキング公差を含む）

パワーユニット冷却オプションを含む他のタイプのブランキングは禁止される。

3.4 偏向

F I A / A C O は、車両が走行中に動きがあるとみられる（あるいはそのように疑われる）ボディワークのいかなる部分にも、負荷／偏向試験を実施する権利を留保する。

コンストラクターはF I A / A C O の指示に従い、パッドおよびアダプターを提供しなければならない。

その他の基準の中で、F I A / A C O は弾性変形領域にわたって負荷／偏向曲線の線形性を検討する。一切の非線形性は塑性変形領域になければならない。

偏向試験は、F I A G T 3 公認規定の条項II - 12.0.cに従って行われる。

3.5 ボディワーク構造

3.5.1 公差

公認書式とその追加公認に記載されていない場合は、次の公差が適用される：

- 一般的なボディワーク：± 5 mm
- スプリッターとディフューザーの高さ：± 3 mm
- ガーニーの高さ：± 1 mm
- ウイングのプロファイル角度：± 0.5°

第4条 重量

4.1 最低重量

燃料もドライバーも含まない車両の重量は、競技中常にBOP表に定義されている最低重量を下回ってはならない。

イベント期間中に交換された可能性のある一切の部品の重量検査は、車検員の裁量にて実施される。

4.2 重量配分

重量配分（完成車両に対する前輪の）は、公差± 0.5 %で公認されていなければならない。第4条3項に従ってバラストの位置が1つであるため、重量配分は最小車両重量（B o P表で定義）に応じて公認される。

このチェックのために、車両は燃料なし、ドライバーなしの完全な状態でなければならない。

競技中に確認する場合、重量配分の測定値は、指定された公差の範囲内で公認され

た値に適合していなければならない。

4.3 バラスト

バラストは、指定された場所に固定され（同乗者領域）、取り外すのに工具が必要であり、すべての取付部は、あらゆる方向への最低 2.5 G の減速度に耐えることができることを条件に使用することができる。

すべての固定具（サポート+バラスト）は封印できるように準備されていなければならない。

公認されたサポートはバラストの一部であり、必要に応じて取り外すことができること。

可動式バラストは禁止されている。

車両は、少なくとも70kgのバラストを受け入れることができるように設計されていなければならない。タングステン素材が使用できる。

4.4 液体

重量は、タンクに液体が残った状態で、競技中いつでも検査できるが、プラクティスセッションあるいはレースの終了後、車両は重量計測前にすべての燃料が抜き取られる。

第5条 パワーユニット

5.1 騒音レベル

すべてのコース上でのセッション中、各車両から発せられる騒音は100dB(A)の制限値を超えてはならない。

測定は、コース端から最大15mの距離、コース地上高から3mの高さに設置されたマイクを用いて行われる。背景騒音レベルは、測定レベルより少なくとも10dB(A)低くなければならない。

すべての測定は、クラス1騒音計を用いて実施される。

5.2 パワートレインの性能

パワートレイン性能（ホイールでの出力）は、製造者によって宣言され、公認されなければならない：

- rpm/rpm_max の正規化された関数になる（rpm_max は最大 ICE rpm）
- 最大出力は「P0」
- 「P1」から「P15」までは、1%ずつ出力が低減される（「P0」から）。

パワーユニットの使用は、複合パワーが最大パワー制限を下回る限り自由（設定、モード）。

コース上のパワートレイン性能（付則に従って）は常にドライブシャフトトルクメーターで監視され、選択されたB o Pパワーを超えてはならない。

最大パワートレイン性能は、参考周囲条件として示される。

環境条件によって自然に性能が低下する場合、競技中にテクニカルデリゲートの裁量により、最大複合出力曲線は、次の補正係数を使用して環境条件に合わせて補正できる。

Reference Conditions: $P_{ref} = 1010 \text{ mbar}$, $P_{vap_ref} = 12 \text{ mbar}$, $T_{ref} = 20^\circ\text{C}$ P_{atmo} (Atmospheric Pressure in mbar), T_{atmo} (Atmospheric Temperature in $^\circ\text{C}$), H_{atmo} (Atmospheric relative Humidity in %)	
\min	$1; \left\{ \left[\frac{P_{ref} - P_{vap_ref}}{\left(P_{atmo} - 6.1121 * \exp\left\{ \left(18.678 - \frac{T_{atmo}}{234.5} \right) * \frac{T_{atmo}}{(257.14 + T_{atmo})} \right\} * \frac{H_{atmo}}{100} \right)} \right]^{1.169} * \frac{(T_{atmo} + 273)}{(T_{ref} + 273)} \right\}$

(表内) 標準状態 : $P_{ref} = 1010 \text{ mbar}$, $P_{vap_ref} = 12 \text{ mbar}$, $T_{ref} = 20^\circ\text{C}$
 P_{atmo} (大気圧、mbar)、 T_{atmo} (大気温度、 $^\circ\text{C}$)、 H_{atmo} (大気相対湿度、%)

第6条 燃料システム

6.1 燃料タンク注入口およびカップリングセンサー

- 6.1.1 カップリングの寸法は付則 J 項第 2 5 2 条 5 図 (バージョン B) のみ
 6.1.2 カップリングが車両に接続されている間、ICE および一切の動力供給電気モーターの始動を禁止する、少なくとも 1 つの近接センサーが義務付けられている。

6.2 給油

- 6.2.1 常に、(車両ゼッケンのついた) 給油装置および車両のタンクは、外気温度および大気圧に保持されていなければならない。それは常に付則 A に従っていなければならない。
 6.2.2 車両内で直ぐに使用するための燃料は大気温度よりも摂氏 10 度を超えて低くてはならない。この規則の準拠を確認する際に、大気温度とは、FIA/ACO 指名の天気予報提供業者が、一切のプラクティスセッションの 1 時間前あるいはレースの 2 時間前に記録した温度とする。この情報は公式計時モニターにも表示される。
 6.5.3 燃料の温度を下げるための車載装置を使用することは、いかなる装置であっても禁止される。
 車載燃料の貯蔵容量を増大させる目的および/あるいは効果のある一切の装置またはシステムは禁止される。
 重力に厳密につながっていない原則を持つ一切の装置あるいはシステムは車載が禁止される。

6.3 燃料流量計(FFM)

- 6.3.1 1 つの公認された FIA テクニカルリスト 4 5 の燃料流量計の使用が義務付けられる。この流量計は、FIA テクニカルリスト 4 4 に従って認定された研究所で校正したものでなければならない。
 6.3.2 燃料流量計は、供給ラインの高圧燃料ポンプの前に設置しなければならない。高圧燃料ポンプに供給されるすべての燃料の流れは、燃料流量計を通過しなければならない。燃料の戻りは考慮されない。

6.4 燃料の排出およびサンプル抽出

- 6.4.1 競技参加者は車両からすべての燃料を排出させる方法を提供しなければならない。
- 6.4.2 競技参加者は、イベント期間中常に車両から1.0リットルの燃料サンプルを抽出できる状態を確保しなければならない。
- 6.4.3 車両には、タンクから燃料を取り出すことができる自動閉鎖コネクターを備えていなければならない。
このコネクターは、FIA承認（テクニカルリスト5）のもので、エンジンの高圧ポンプの前および後の供給ラインに取り付けられていなければならない（FFMコネクターとの併用も可能）。車両に搭載されている電動ポンプで燃料を除去できない場合、代表的な燃料サンプルを抽出していることが明らかであることを条件に、外部に接続したポンプを使用してもよい。外部ポンプを使用する場合は、FIA/ACOサンプル抽出ホースを接続することが可能でなければならない、車両とポンプの間は一切のホースは直径3インチでなければならない、長さ2mを超えてはならない。

6.5 1スティントあたりの使用エネルギー

- 6.5.1 スティントごとのエネルギー消費量は、ドライブシャフトトルクセンサーの積分から計算される。
レーススティントの場合、消費量の計算はピットアウトからピットインまで考慮される。
レースの最初のスティントの場合、消費量の計算は、レースの公式スタート時のスタートフィニッシュラインからカウントされる。
レースの最後のスティントの場合、消費量の計算は、チェッカーフラッグのフィニッシュラインで停止する。
1スティントあたりの使用エネルギーは、B o P表により各競技に定めるE（単位：MJ）を超えてはならない。

総エネルギー消費量がマイナスになった場合、競技参加者にペナルティが課せられる。

その場合、エネルギー消費量の不足分は、次のピットストップで規定された割合で補う必要がある。

給油中にパワーサイクルを行うと、給油時間に準拠しない結果となる。

第7条 電気システム

7.1 コンプライアンスおよび安全条項

クローズド・ループ電子制御システムは、本規則で明確に許可されていない限り禁止される。ただし、以下の場合は明らかに許可されている：

- あらゆる電気モーター（例：ワイパーモーター、燃料ポンプ、電気制御されたギアシフトなどがあるが、これらに限られない）用。
- 単一のギア選択機構の場合
- 単一のクラッチ作動機構のためのもの

- エンジン（ICE）制御用
- A/Cシステム用
- 補助電気回路管理制御（パワーボックス）用。
- ABS用

FIA/ACOは、イベント期間中いつでも、義務付けられる一切の電子安全システムの動作をテストすることができなければならない。

7.2 補助回路およびバッテリー

競技参加者は、装着が義務付けられた装置（データロガー、ADR、プロモーター情報表示など）の操作に必要な電力（最大16ボルト）を提供しなければならない。

7.3 灯火装置

灯火装置は常に作動状態を保っていなければならない。

すべての追加ライトは、公認されたとおり、すべてのイベント期間中、車両に恒久的に取り付けられたままでなければならない。

車両には以下が取り付けられなければならない：

7.3.1 指示器

車両の前後の両側に方向指示器。それらはスローゾーンとフルコースイエローの条件を満たすための速度制限が適用されると同時に点滅しなければならない。スローゾーンとフルコースイエローの速度制限のための方策が車内に実施されていなければならない。点滅周波数は4Hz（0.125秒ONの後、0.125秒OFF）。

7.3.2 表示灯

いかなる車両も、位置決めおよび彩色（青、赤あるいは緑の変化色は許可されない）で、安全ライト（衝撃警告）の妨げとなる表示灯を使用してはならない。

例としては次のようなものであるが、それに限られない：

ウインドスクリーンの後方でいくつかの類似した色を使うことは認められない。フロントライトコンパートメント内では、任意の色が許可される。

この表示灯の位置は FIA/ACOによって承認され、対応する公認フォームで宣言されなければならない。

7.3.3 レインライト

点滅周波数は4Hz（0.125秒ONの後、0.125秒OFF）でなければならない。

7.4 FIA/ACOロギング要件

FIA/ACOの義務付けられるロギングセンサーは、本規則の付則に記載されている通りでなければならない。

すべてのFIA/ACOロギングセンサーは、承認されたFIA/ACO供給業者によって提供されなければならない（WECについてはテクニカルリスト46）。

それらはFIA/ACOのデータロガーに直結されなければならない。これらのセンサーの信号は、特に指定がない限り、CANを介して競技参加者に送られる。

公認された流量計およびトルク計測器を含めたFIA/ACOロギングセンサー配線束は、コンストラクター／製造者により製作され、FIA/ACOによって承認されなければならない。

唯一認められるGPSは、義務付けのロギングシステムからのACO/IMS AのGPSであり、車両頂部に水平に、他のアンテナから500mm以上話して設置しなければならない。

FIA/ACOデータロガーは衝突時にケーブルが損傷するのを防ぐため、ADRセンサーの近くで、コクピット内に搭載されなければならない。

7.5 データ取得

FIA/ACOは、あらゆる走路走行セッションの前、最中、後に、以下のECU情報に無制限にアクセスできなければならない。

- アプリケーションのパラメータ設定。
- 記録されたデータや事象。

データ取得は許可されたセンサーに限られる。センサーのリストは公認されなければならない。許可されているセンサーは、本規則の付則に記載されているもののみである（記載されていない限り、各種類の数に制限はない）。これらの規則の付則に記載されているセンサーからの信号は、CANによってFIA/ACOデータ収集システムに送信されなければならない。

7.6 テレメトリー

以下のみが車両とピット間の連絡に認められる：

- ピットサインボード上の読み取り可能なメッセージ。
- ドライバーのジェスチャーによる合図。
- 車両からピットへのテレメトリー信号。
- ドライバーとピットとの双方向の無線のやりとり。

そのようなすべての交信は公開され、FIA/ACOにも傍受可能で利用できるものでなければならない。

7.7 本コースシグナル情報表示

すべての車両は、強制的にマーシャリングディスプレイを装着しなければならない。

7.8 インパクトライト（衝撃警告ライト）

救助隊に事故損傷度を即座に知らせるために、各車両には、承認された供給業者により提供される2つの警告灯（テクニカルリスト46）を取り付けなければならない。これらの警告灯は外部消火器スイッチの近くに設置し、ウインドスクリーンの下部の両側から見えるようにしなければならない。

7.9 ディスプレイパネル（表示パネル）

各車両には、車両の両側（ドア上）に2つの電光表示のディスプレイパネル（電子パックで定義）を装備しなければならない。

第8条 トランスミッション

8.1 トラクションコントロール

車両には、動力による車輪の空転を防止したり、ドライバーによる過剰なトルク要求を補正したりする閉ループシステムや装置が装備されている場合がある。

8.2 トランスミッションの切り離し

すべての車両は、付則J項第257a条—第1350項に従い、トランスミッションの切り離しスイッチが取り付けられていなければならない。

8.3 ギアレシオ

特定のル・マンギア比オプションは公認を受けることができ、ル・マン競技期間中のみ使用でなければならない。

8.4 ギアチェンジ

オートマチック式ギアチェンジはドライバー補助とみなされ、従って認められない。ギアチェンジを目的としたクラッチとパワーユニットのトルクはドライバーの制御下である必要はない。

瞬間的なギアシフトは禁止される。

第9条 制動システム**9.1 冷却**

ブレーキの液体冷却は禁止される。

ブレーキ（ディスク、パッド、キャリパー、リム）に冷却空気を送るために使用される開口部、チャンネル、およびアダプターは、公認されなければならない。

これらの開口部のマスキング比は公認されなければならない。

第10条 ホイールおよびタイヤ**10.1 タイヤの処理**

タイヤを膨張させることができるのは、空気、あるいは窒素のみである。

製造者が供給するタイヤの物理的特性を変える可能性のあるトラクションコンパウンドやいかなる物質も使用してはならない。

10.2 空気圧式ジャッキ

認められる。しかしながら、スターティンググリッド上では、エアホースをエアジャッキに連結する連結機能は、エアホースが外された時に車両がエアジャッキ上に保持されるシステムを有していなければならない。

このジャッキの操作のために、圧搾空気ボトルを車両に搭載することは認められない。

第11条 コックピット**11.1 冷却/空気調整**

ドライバー・コックピット冷房／空調設備の搭載および使用は、FIA GT3にて公認された通りのものが義務付けられる。

11.2 ドライバー冷却装置

ドライバー用の追加冷却システムは許可される。

車両に搭載されている場合、このシステムの重量は車両の最低重量に含まれる。固

定具は、あらゆる方向で最低25Gの減速に耐えなければならず、その使用は現行の安全基準に準拠していなければならない。

第12条 安全装備

12.1 一般

一般的原則として、車両が安全な構造であることを実証するのは製造者および／あるいは競技参加者の責任である。

ドライバーが運転席に完全に座っていないときは常に、車両の動力的な動きを防止する装置がなければならない。

安全のためのスイッチや押しボタンのレバーを、いかなる種類の粘着性タイプで覆うことは厳禁とされる。

コックピットに設置されたあらゆる要素とその固定具は、あらゆる方向で最低25gの減速に耐えられなければならない。

12.2 後方視界ミラー

12.2.1 リアビューミラーには昼間／夜間モードがなければならない。ミラーにフィルムを追加することでそれを実施できる。

12.2.2 後方視界用カメラ装置の搭載が必須である。

12.3 吊り上げ装置

すべての車両には承認を受けた安全吊り上げ装置が装備されていなければならない (FIAテクニカルリストNo. 104参照)。

吊り上げ用ブッシュは利用しやすい位置にあり、次の通り特別なマーキングで示されていなければならない：

- 開口部周囲を太さ5mmの円でマーキング (シグナルカラーであるか、輝度反射特性のもの) されていなければならない。ブッシュが横から見て見えない場合、横から見えるように (片側に1つの) 矢印 (シグナルカラーであるか、輝度反射特性のもの) が利用されなければならない。
- 開口部域は、吊り上げピンを挿入する必要がある場合、その障害とならないよう、コース上からの破片飛散の危険性に備えて覆われていなければならない。覆いとなるステッカーは、グローブをしたマーシャルが容易に剥がすことができ、正確で完全な吊り上げピンの挿入ができるようなものである必要がある。堅牢なカバーは一切禁止される。

第13条 燃料

13.1 燃料供給

オーガナイザーが供給する燃料は1種類のみで、その化学組成に変更を加えることなく、すべての車両に使用されなければならない。

13.2 燃料仕様

ガソリン。仕様については要求のあり次第提供可能。

第14条 テレビカメラおよび計時トランスポンダー

14.1 カメラおよびカメラハウジングの搭載

すべての車両には、ACOに指定されたカメラあるいはカメラハウジングが、イベント期間中、常に搭載されていなければならない。

テクニカルリスト46に準拠した後方を向いたカメラが義務付けられる。その信号は公式テレビに接続される。

プロモーターの要請があれば、フロントおよび／またはリアバンパーに追加カメラを取り付けることができる。そのために、バンパーに穴を開ける必要がある場合は、追加カメラの視界を確保するためだけに、正しいサイズの穴を開けなければならない。カメラを取り付けない場合は、この穴を塞がなければならない（テープ、ステッカーは可）。バンパーの変更は、最終承認のためにACO/FIAに提出されなければならない。

14.2 ドライビングカメラ

走行データを取得し走行分析するための独自の車載カメラシステムは認められる。このシステム、その位置、固定方法は自動車製造者により公認されなければならない（固定方法はどの方向でも最低25Gの減速度に耐えられなければならない）。カメラシステムは、ドライバーの視界を妨げず、緊急時のドライバーの退出や脱出を妨げてはならない。

14.3 トランスポンダー

すべての車両は、正式に任命された計時員より供給されたタイム計測トランスポンダーを2つ搭載しなければならない。これらのトランスポンダーは本技術規則の付則に記載されている仕様に厳密に従い取り付けられなければならない。競技参加者はトランスポンダーが常に作動している状態を確実にするため最大の努力をしなければならない。

フロントトランスポンダー（メイン）は、車両のフロントから1800±500mmの位置にななければならない。

リアトランスポンダー（バックアップ）は、メインのトランスポンダーから前後方向で後方へ少なくとも900mmの位置にななければならない。

（横方向の位置に関して制約はない — 両者の間についても同様）。

第15条 公認

15.1 原則

公認手続きは、特定のLMGT3技術規則に基づいてFIA/ACOによって管理され、車両の当初のFIAGT3書式の追加公認書式が発行される。

製造者はLMGT3車両を公認することができ（2024年から2028年まで）、追加公認は2028年12月まで有効となる。

公認車両の製造者と使用者は共に、イベントで使用される車両が対応する車両公認書類一式に準拠していることを証明するために、FIA/ACOの絶対的な裁量で要求される手段をいつでも講じなければならない。

公認の原則に違反した場合、製造者には罰則が科せられる。車両の参加資格が取り消されるまでのペナルティとなる可能性がある。

- 15.1.1 オリジナルの追加公認に対する変更は、次の理由で要求される場合がある：
- 安全性、信頼性、サービス性、商品化の終了またはコスト削減
 - パフォーマンス
- 15.1.2 安全性、信頼性、サービス性、商品化の終了、またはコスト削減のために要求される修正は以下の手順に従わなければならない：
- 適用される公認の手順に従うこと。
 - 申請には、必要に応じて、レース中の故障の明確な証拠を含む、すべての必要な裏付け情報を提供しなければならない。
- F I A / A C O は、その絶対的な裁量により、これらの変更が容認可能であり、B o P プロセスに沿ったものであると判断した場合、当該製造者に要請が承認されたことを確認する。

- 15.1.3 パフォーマンス上の理由で修正を要求された場合：
- 以下の条件を満たさなければならない：
- 第 15 条 4 項で定められたカレンダーに従って要求される。
 - 適用される公認手順による。
 - 申請書には、目標とする性能向上、その進化、および必要に応じて最新のデータシートなど、必要なすべての裏付け情報を提供しなければならない。
- F I A / A C O は、その絶対的な裁量により、これらの変更が容認可能であり、BoP プロセスに沿ったものであると判断した場合には、当該製造者に要請が承認されたことを確認する。

15.2 車両の公認

- 15.2.1 2024年から2028年の間にF I A / A C Oの競技で競技参加者が使用するLMGT3車両を追加公認しようとする製造者は、第15条4項に定められたカレンダーに従って、F I A / A C Oに公認資料を提出しなければならない。
- 15.2.2 公認書類一式には以下が含まなければならない：
- CAD図面および本規則の付則で要求されるその他の文書。
本規則の付則に記載されているテンプレートでの公認書式。
- 15.2.3 LMGT3追加公認は、関連する製造者から完全な公認書類一式が提出され、F I A / A C Oによって承認された時点で、公認されたことになる。
- 15.2.4 この公認は、2028年12月まで有効となる。
- 15.2.5 製造者は、公認期間中に、第15条1項に従って、追加公認に対して改造を行うことをF I A / A C Oに申請することができる。
- 15.2.6 2024年から2028年の間にLMGT3追加公認をしようとする新規製造者は、第15条2項1および第15条2項2に基づく公認書類一式に加えて、第15条4項に定めるカレンダーに従う車両の予備的な詳細をF I A / A C Oに提供しなければならない。提出されたLMGT3追加公認車両を公認するためには、F I A / A C Oも、その絶対的な裁量により、そのような車両が他の公認された車両と

公平かつ公正に競うことができると納得しなければならない。

- 15.2.7 公認車両の製造者と使用者は共に、イベントで使用される車両が対応する車両公認書類一式に準拠していることを証明するために、FIA/ACOの絶対的な裁量で要求される手段をいつでも講じなければ。

15.3 許される改造

以下のアイテムは追加の書類なしに改造できる。

- ヘッドレスト
- フットレスト
- ペダルパッド

15.4 公認カレンダー

15.4.1 基本公認

選手権年（n）に資格を得るには、意向書と一般プレゼンテーションが年（n-1）の7月1日までに完了していなければならない。

月	12ヶ月	11ヶ月	10ヶ月	9ヶ月	8ヶ月	7ヶ月	6ヶ月	5ヶ月	4ヶ月	3ヶ月	2ヶ月	1ヶ月	REF
車両公認 - 達成すべき公認の締め切りステップ - REFは最初のイベントの日													
意志確認書					✓								
全体プレゼンテーション					✓								
ドライフト公認書類提出								✓					
フルスケール風洞実験										✓			
ホテイクスキャンおよび車両査察										✓			
最終CADホテイク提出(合格した通りの)											✓		
最終CAD機械的機構提出											✓		
最終公認書類提出											✓		

15.4.2 追加公認

月	6ヶ月	5ヶ月	4ヶ月	3ヶ月	2ヶ月	1ヶ月	15日	REF
安全性、信頼性、サービス性、商品化の終了、コスト削減、パフォーマンス - 公認期限までに達成すべきステップ - REFは最初のイベントの日付								
全体プレゼンテーション						✓		
公認書類 - 草案						✓		
公認書類 - 最終							✓	

第16条 性能の均衡化

クラス内およびクラス間の車両間の等価競争力を維持するために、FIA/ACOはバランスオブパフォーマンス（BoP）手順を使用して、仕様に対する調整を義務付ける。

性能の評価は、F I A / A C Oが提供する車両検査データロガーと公式な計時および採点を含み、それに限定されることはなく、観測されたパフォーマンスデータを用いて評価される。

車両の性能を調整するために、以下の調整が可能である：

- 重量
- パワー
- ステイントあたりのエネルギー
- 燃料補給時間
- 空力学的仕様構成の変更および／または制限

その他適切と思われる調整

第17条 終局条文

規則の解釈に疑義が生じた場合についてはフランス語版のみが有効とされる。