



ワールドタイムアタックチャレンジ

プロクラス技術規定

バージョン1

2024

技術規則 – 2024 年

一般規定

Copyright Superlap Australia PTY LTD 2024.

本規則のいかなる部分も、Superlap Australia の書面による許可なく複製、再配布、商業目的または私的目的で使用することは一切認められない。

※ご不明な点は technical@worldtimeattack.com までご連絡ください。質問内容によっては回答に最大 14 日かかる場合があります※

ワールドタイムアタックチャレンジ (WTAC) の規則は、安全性を第一に確保するために構成されている。各ドライバー及び参加車両は、イベントプロモーターまたはイベントオフィシャルの書面および口頭による指示に従わなければならない。従わない場合は即座にイベントから除外されると共に、その際の参加費の払い戻しは行われない場合がある。

英語と日本語のニュアンスの違いによる誤解が生じた場合は、本規則の英語版を基にイベントプロモーター及びオーガナイザーにより判断が下される。

1. 序文

- 1.1 各車両は、大会期間中において本規則およびモータースポーツ・オーストラリア協会 (MOTORSPORT AUSTRALIA) の関連規則の全条項を遵守していなければならない。車両はいつでも遵守状況をチェックされる可能性があり、遵守を拒否した場合は競技委員会と協議の上、除外を含むペナルティが課される。
- 1.2 各車両の構造、改造、及び装備に関するいかなる部分も本規則または MOTORSPORT AUSTRALIA の関連規約で特に許可されていないものは認められない。

2. 車両要件

- (a) 各車両は、自動車メーカーの認定モデルでなければならない。
- (b) オープンホイール車、クラブマン、キットカー、センターステア車は、イベントプロモーターの判断により使用できない。
- (c) 各車両は 4 輪のみで、ステアリングは前輪のみに作用しなければならない。ただし、後輪ステアリングが元々装備されている場合は、元のシステムを残すことができる。
- (d) 各車両に搭載できるエンジンは、従来の内燃機関 1 基のみとする。ただし、プロクラス車両には KERS または電動式デバイスを搭載することができる。
- (e) 各車両は WTAC 安全規則を遵守しなければならない。

3. WTAC 競技大会

WTAC 競技大会は 4 つの競技から構成される：

3.1 クラブスプリント：

- (a) WTAC の入門クラスとして企画され、改造制限とタイヤ制限によりコストを抑制している。
- (b) イベントプロモーターが決定するプロドライバーは、クラブスプリントには参加できない。
- (c) クラブスプリント規則内の車両リストで定められたスーパーカーの使用は認められない。

- (d) 各車両は、ヨコハマ アドバン ネオバ AD08R または A052 タイヤを使用しなければならない。

3.2 オープンクラス：

- (a) クラブスプリントの枠を超えた自由が認められているが、いくつかの制限も設けられている。
- (b) 各ドライバーはエントリーフォームにて氏名登録しなければならない。オープンクラス内で2台以上の車両を運転することはできない。
- (c) 各オープンクラス車両はアドバン A050 コントロールタイヤを使用しなければならない。

3.3 プロアマ：

- (a) プロクラスまたはオープンクラスの車両のオーナーで、競技に参加を希望する人のためのクラスである。イベントプロモーターの決定により、プロドライバーの参加は認められない。
- (b) 規則はドライバー条件を除き、すべてプロクラスに準ずる。エントリーは申込制とする。

3.4 プロ：

- (a) プロチームによる最高峰のタイムアタックレース。オープンクラス以上の自由度が認められている。
- (b) プロは、イベントプロモーターへの申し込みによる招待制とする。招待はイベントプロモーターの独自の判断による。
- (c) 各ドライバーはエントリーフォームにて氏名登録しなければならない。プロクラス内で2台以上の車両を運転することはできない。

4. 車両表示

- (a) 参加車両はイベントプロモーターの指定する、イベントスポンサー及びイベントプロモーターのステッカー（ゼッケン番号を含む）を、指示に従い車両に貼付しなければならない。各ステッカーを貼付せずにコースインした車両は、見つけ次第競技結果から除外される場合がある。
- (b) イベントのタイヤサプライヤー以外のタイヤ業者の看板やカラーリングは、長さ 500mm、高さ 200mm を超えてはならない。

5. 旧 WTAC 車両特別出場権

イベントプロモーターは、過去に功績を残した WTAC 参戦歴のある車両を 旧 WTAC 規則で出場させることを特別に許可する場合がある。これはイベントプロモーターの独自の判断によるものとする。承認された車両にはイベントプロモーターが決定するハンディが課される場合がある。これには、必要最小限の重量を超える重量の追加、タイヤの制限、その他イベントプロモーターが指示するハンディが含まれる。

安全規則

1. ドライバー装備

1.1 各ドライバーは最低限以下の基準を満たすウェアの着用が義務付けられており、検査の際に提示できる状態で行なければならない：

- (a) モータースポーツ・オーストラリア・マニュアルに従った、国内スピード競技会の要件に適合したヘルメットの着用（MOTORSPORT AUSTRALIA - Technical Appendix - Schedule 参照）HANS®装置のような前頭部拘束装置（FHR）を使用する場合、ヘルメットは FHR の使用に適合していなければならない；
- (b) FIA 8856-2000 規格に準拠したフットウェア、ソックス、グローブの着用。
- (c) オープンカーでは、AS1609-1981 規格以上のゴーグルまたはガラス以外のレンズ材質のバイザーが義務付けられている。

2. WTAC プロ用装備

2.1 WTAC プロクラスでは「第1条ドライバー装備」に加え、各ドライバーは最低限以下のものを着用しなければならない：

- (a) 最低限、FIA 8856-2000 に準拠したワンピースタイプのドライビングスーツ；
- (b) FIA 8856-2000 に準拠したアンダーウェア；
- (c) FIA 8856-2000 に準拠したバラクラバ；
- (d) FIA8858-2002 または 8858-2010 規格に適合した HANS®装置などの前頭部拘束装置（FHR）の着用。

2.2 プロアマクラスでは以下のことを強く推奨する：

- (a) より高水準のレーススーツ、アンダーウェア、バラクラバなどの使用を強く推奨する。

3. 車両装備

各車両は最低限、MOTORSPORT AUSTRALIA Manual: Technical Appendix Schedule A 及び B に準拠していなければならない：

- (a) モータースポーツ・オーストラリア・マニュアル（技術付則-別表 H）に準拠した、容量 900g 以上の手持ち消火器 1 本以上の搭載。
- (b) コンバーチブルタイプの車両は、MOTORSPORT AUSTRALIA の規則に準拠したハードトップまたはロールケージを装備し、技術委員長の承認を得なければならない。
- (c) 中央に取り付けられたシングルブレーキライトは、ブレーキをかけたときに確実に作動し、他車両から容易に確認できるものでなければならない；
- (d) 後方の視覚確保ができるよう、ドアミラーまたはルームミラーを最低 2 個装備しておくこと。
- (e) リアビジョンミラーの代わりにリアビジョンカメラシステムを使用することができる。各リアビューカメラシステムは、技術委員長の承認を得なければならない。
- (f) モータースポーツ・オーストラリア・マニュアル（Technical Appendix - Schedule I）に準拠した、5 点または 6 点以上のセーフティハーネスの使用。
- (g) FIA 基準 8855-1999 に準拠したモータースポーツ用シート。
- (h) 最低 2.4 リットルの容量を持つ、車載用配管式消火器システム（ファイアーボム）を搭載していること。そのシステムは FIA の要件に適合することを推奨する。
- (i) バッテリーからすべての電気回路を効果的に絶縁し、エンジンを停止することのできるバッテリーアイソレーター（キルスイッチ）を搭載し、運転席側 A ピラーの付け根付近に、第 2 のスイッチ、またはメインスイッチを遠隔操作する手段を持っていること。MOTORSPORT AUSTRALIA 付則に準拠したマークを明示しておくこと。
- (j) 外装エアロへの研究用フルードコーティング（空力効果を示すフルードなど）の使用は禁止されている。

注：モータースポーツ・オーストラリアのテクニカル・アペンディックスは、<https://www.motorsport.org.au/regulations/manual/technical-appendix> からオンラインで入手できます。

WTAC 競技者は、テクニカル・アペンディックスの最新情報を確認しておくこと。

4. ロールオーバープロテクション（ロールケージ）

- (a) ロールオーバー・プロテクションは義務であり、最低でもモータースポーツ・オーストラリアの規定に準拠した、モータースポーツ・オーストラリア・タイプ 3 のセーフティ・ケージ構造を持ち、さらに技術委員長の承認を得られなければならない。

5. 車両検査

- 5.1 各車両は、そのままレースに参加できるよう整えられた状態で車両検査に臨まなければならない。各車両は競技またはコース上の活動に参加する前に検査を完了していなければならない。
- 5.2 モータースポーツ・オーストラリア・ログブックを所持する車両は、検査時に提示しなければならない。
- 5.3 各車両には、検査に合格したことを証明するステッカーが貼られ、競技開始前に確認が行われる。
- 5.4 各競技の参加車両の適格性は、技術委員長と連携し、イベントプロモーターにのみに判断が委ねられる。
- 5.5 各車両は モータースポーツ・オーストラリア・マニュアル に準拠し且つ以下の要件を満たしていなければならない。：
 - (a) 各箇所において緩み等がないか全て確認し、あれば固定し直すかすべて取り除いておく；
 - (b) バッテリーは完全に固定され、青い三角形でその場所を示しておくこと；
 - (c) ボンネットやその他のパネルで、開閉できる部分がある場合は独立した2つの留め具を取り付けなければならない；
 - (d) 車両の前方・後方それぞれに、ホイールがアスファルトの路面上でロックした状態であっても牽引のできる強度を備えた外径 40mm の牽引ポイントを設置しておかななければならない。この牽引ポイントは車両検査の際に、外径 40mm のパイプを通しチェックされる場合がある。牽引ポイントが見え難い場合は、各牽引ポイントに対照色で「TOW」の文字を明示しておかななければならない；
 - (e) フロントガラス以外の、前方に面したガラス部品には飛散防止の透明な粘着性のフィルムを取り付けておく；
 - (f) エンジンルームはコックピットから完全に隔離密閉されていなければならない。；
 - (g) 路面や走行中のホイールから車内への異物の侵入を最小限に抑える構造になっていなければならない；
 - (h) プロペラシャフトまたはユニバーサルジョイントがコックピットを通過する場合は、しっかりと固定され囲われていること；
 - (i) プロペラシャフト破損時の落下防止のため、プロペラシャフトループ等シャフトが地面に接触しないよう保護する装置を備えていること；
 - (j) 駆動チェーンは確実に保護されていなければならない；
 - (k) コックピット内に 500ml 以上の高温の液体が入る容器（直列のヒーターコアを除く）を設置する場合は、密閉されたファイヤーウォールに収納され、コックピットから隔離されていなければならない；
 - (l) 各燃料タンクの排気システムは、必ず車外に排気される構造でなければならない；
 - (m) 防災・防液構造の隔壁を装備すること。この隔壁は、燃料タンク、燃料システムのポンプ/コレクター、給油システムからコックピットを確実に隔離するものでなければならない。素材がポリカーボネート製の場合、その厚さは 6mm 以上でなければならない；
 - (n) クランクケース・ブリーザーが装備されている場合、各ブリーザーは 2000cc までのエンジンの場合は最低 2 リットル、2000cc 以上のエンジンの場合は最低 3 リットルの容量のキャッチタンクに排出されること；
 - (o) ラジエーターのクーラントベントオーバーフローが装備されている場合、最低 1 リットルの容量を持つキャッチタンクに排出されなければならない；
 - (p) フロントガラス及び全てのウィンドウは、透明であるか、着色されている場合はオーストラリア規格 AS2080 に準拠した素材で作られていること；
 - (q) ブレーキパイプを装備する場合は、スチール製専用部品または同等の部品を使用すること。その際、パイプを振動や損傷から保護するように取り付けること；
 - (r) カメラやビデオレコーダーを取り付ける場合は確実に固定し、技術委員長の承認を受けること。安全に取り付けられた追加装置の無い状態でサクシオンカップマウントを車外に設置することは認められない；
 - (s) スロットルリンケージが故障した場合、各スロットルを確実に自動で閉じる構造を備えていること；

- (t) 運転者が操作可能なリバース・ギアを備えていること；
- (u) ハンドルは純正装備でない限り木材が使用されてはならない；

6. イベント中における車両検査

各車両はイベント期間中いつでも技術委員の要請により、さらなるチェックや検査を受けることを求められる場合がある；

- (a) 競技中にオイルまたは液体漏れが確認された車両は、漏れが完全になくなるよう処置されたということを、技術委員長及びコース委員が認めるまで出場を停止する；
- (b) 液体漏れ、故障、事故など、コース上でのアクシデントに巻き込まれた車両は、競技を続行する前に技術委員長による車両の再チェックと許可を受けなければならない。これを怠った場合、競技から除外される場合がある；
- (c) 競技中にコース上で同車両による事故が再発した場合、その車両は規則違反とみなされ、イベントからの除外を含むさらなるペナルティが課される場合がある。
- (d) 使用するタイヤは、WTAC 競技会で使用する前に、指定されたタイヤ検査員によって、車両ごとにマーキングされ記録されなければならない。

改造内容の適合性

各車両は本規則で認められている条件を除き、純正もしくはメーカー純正の姿で提示されなければならない。

注意事項：

本規則や要件を満たしていない車両（例：ショックタワー、シャーシ・フレームレール、または要件に指定されているものが搭載されていない車両）や判断が難しい車両（例：プッシュロッドサスペンションを装備した車両等）は、事前に車両の改造を申告し承認を得ておかななければならない。承認は全てイベントプロモーターの判断に委ねられる。

1. ボディ

- (a) 各ホイールとタイヤは、上から垂直に見たときに、タイヤの上部からホイールハブフランジの中心までが自動車の外周に収まるように取り付けなければならない【図 1】。

図 1



- (b) 取り外し可能なボディパネルは交換が認められるが、車体は純正と同じ外観・形状を保持していること。交換する場合は本規定内の範囲で車幅と全長の拡大も含まれる。
- (c) 内部シートメタルは、本規定で変更または除去が許可されている場合を除き、純正で装着されていた状態を残しておかななければならない。

- (d) フロントおよびリアバンパーは、エアロパーツを組み込むために変更することができる。ただし、メーカー純正車体に対しフロントバンパーは車体前方へ 150mm 以内、リアバンパーは車体後方へ 100mm 以内の範囲内とする。
- (e) 正面から見た車両の全幅（ミラーおよびフロントウイングレット/カナードを除いた、最も幅の広い箇所で計測）は、メーカー純正車体より 350mm 以内でなければならない。
- (f) ヘッドライトの取り外しは可能だが、純正位置にヘッドライト用のステッカーを貼付しておかなければならない。
- (g) フロントガラスはポリカーボネートに交換することが可能だが、取付け位置及び寸法はメーカー純正を準拠してなければならない。
- (h) メーカー純正テールライトは純正位置に保持され、後方から容易に確認できる状態でなければならない（ステッカーの貼付不可）。純正テールライトの使用が不可能な場合は、最低限、単独で動作するブレーキランプ 1 個を取り付けられなければならない。
- (i) 純正の B ピラーは保持されなければならないが、ドライバーの乗降を改善する場合に限り移動させることが許される。

2. シャーシ

- (a) 各車両は純正のバルクヘッドを保持してなければならない。
- (b) ミッションクリアランス、配線、ロールケージ、オルガンペダルのためにバルクヘッドの変更は可能だが、以下の条件を満たすものでなければならない：
 - (i) 純正の形状を保持したもの；
 - (ii) 構造上においても純正同等なもの；
 - (iii) 前方エリアとコックピット間は隔離密封されていなければならない；
 - (iv) 純正バルクヘッドと同じ厚みで、且つ同等の材質（例：スチールにはスチール、アルミニウムにはアルミニウム）を使用すること；
- (c) 純正ショックアブソーバー（マクファーソンストラットなど）のタワーは、車両前部のみ保持しなければならない。
- (d) 完全なパイプ構造や複合モノコックは認められない。
- (e) エンジンブロックの最後尾は、バルクヘッド垂直部分の最前部から 51mm 以内にななければならない。車両がリアエンジンの場合は、エンジンブロックの最前部は、リアバルクヘッド垂直部分の最後尾から 51mm 以内に設置されていなければならない。
- (f) エンジンのクリアランス目的でバルクヘッドを変更することは可能だが、純正位置を保持していなければならない。
- (g) 純正装着されている場合を除き、プラスチック/カーボン素材は非構造部品にのみ使用できる。
- (h) メーカー純正シャーシ前方部の保持：
 - (i) メーカー純正のフレームレール及びフロントショックタワーは、ショックタワーの上部から後部まで保持されなければならない。足回りの取り付け変更や追加、または移設、及びセーフティケージの装着の目的に限り加工が認められる。
- (i) メーカー純正シャーシ後方部の保持：
 - (i) メーカー純正フロアパネルとフレームレールは、バルクヘッドからリアホイールインナーフェンダーの最前部まで保持されなければならない。燃料または液体タンク及び関連部品の取り付け目的に限り加工が認められる。
- (j) マフラー、ドライブシャフトクリアランスの目的、もしくはロールケージ、シート、その他セーフティ素材の取り付け目的のために限り改造が許される。いずれの場合においても、運転席後方からバルクヘッド前方までのフレームレールやフロアパネルのいかなる部分も取り外しや改造は認められない。（エキゾーストクリアランス、トランスミッションクリアランス、プロペラシャフトクリアランス、及び下面への取り付けに必要なブッシュやブラケットの追加を除く）

- (k) インナーフェンダーのサイクルフェンダー化は前・後方ともに改造が認められる。タイヤバンブクリアランスまたは冷却ダクト設置の目的の場合は、ショックタワーの前方のみ改造が認められる。
- (l) 燃料または液体タンク設置の目的であれば、部品の取り外し、または関連する接続部品やマフラーを車両後方部へ取り付けることが認められる。
- (m) 元来FF車であった車両にリアデフを装着するためのリアフロアの加工は認められるが、各車両は純正のファイアーウォールを保持しなければならない。

3. 車両最低重量

車両最低重量は、すべての液体タンクを通常レベルにした上で最大5リットルの燃料を含むものとする。全ての重量にはドライバーを含まない。

プロクラスの最低重量は、メーカー独自による同車種の最軽量仕様から20%を差し引いた重量とする。(例：三菱ランサーエボ9は単純に三菱ランサーとは異なり、純正重量が1500KGを超える車両は、20%ルールは適用されないが、競技最低許容重量は1200KGとなる。)

4. 空力装置

4.1 空力補助パーツの強度や固定方法は車両検査で念入りにチェックされ、不適当と判断された車両は、技術委員長承認が得られるまで競技大会への参加は許されない。

4.2 いずれのクラスにおいても、電動もしくは油圧式で可動するアクティブ・エアロの使用は認められない。

4.3 すべての測定値には、人の手による測定の不確かさと熱膨張を考慮して±3mmの誤差が認められる。

4.4 プロクラスでは以下のことが認められる：

- (a) プロクラスではフラットフロアの使用が認められる。フラットフロアを構造モノコックの一部とすることは認められない。フロアの設計に力学的な要素を含んでいてはならない。
- (b) 各空力装置は【図2】に詳述される通り車体外形に収まるものでなければならない：
 - (i) ボックスA：フロントホイール前方の空力補助装置は、メーカー純正ボディから前方へ最大300mm以内、左右各最大475mm以内の幅でなければならない。また、純正ボンネットの最も高い位置より低くなくてはならない。
 - (ii) ボックスB：フロント及びリアホイールの間に位置する、サイドステップ部分の空力装置は「第1条 ボディ(e)」に基づく最大許容車幅以内に収まっていないといけない。
 - (iii) ボックスC：リアホイール後方の空力補助装置は、メーカー純正車体より後方へ最大300mm以内、左右各最大150mm以内の幅に収まっていないといけない。また、純正ルーフの最も高い位置から250mm以内の高さでなければならない。

図 2



5. エンジン

- 5.1 全車両は、MOTORSUPPORT AUSTRALIA MANUAL - Schedule Gに従い、市販燃料、E85 または無鉛レーシング燃料を使用しなければならない。
- 5.2 イベント中のエンジン交換は、技術委員長承認を得た上でのみ許可される。
- 5.3 マツダ 26 B の 4 ローターは、プロモーターの判断により市販エンジンとみなされる。
- 5.4 プロクラス用：
 - (a) エンジンの改造は自由だが、公認自動車メーカーの市販エンジンを基本としたものでなければならない。
 - (b) クランクシャフトの中心線を下げることは可能。エンジンの位置決めおよび取り付け位置は自由だが「第 2 条 シャーシ」にあるようにバルクヘッドとの関係は保たなければならない。
 - (c) ターボチャージャーまたはスーパーチャージャーの使用は認められる。

6. 冷却装置

- (a) 冷却装置のホースおよびカップリングの交換は認められる。
- (b) 冷却装置及びその取り付け位置は、車体内に収まっていれば自由とする。
- (c) ターボチャージャー／スーパーチャージャー・インタークーラーとその取り付けは、車体内に収まっていれば自由。
- (d) オイルクーラーは車体内に取り付けられていれば自由とする。

- (e) 冷却装置用追加ダクトは、車体内に収まるものであれば自由とする。装着されるダクトは、本規則内における、シャーシからの部品の取り外しが許可されている改造範囲でなければならない。
- (f) 冷却装置の取り付けを容易にすることを目的とする改造は、上記同様、本規則内のシャーシからの部品の取り外しで許可されている改造範囲でなければならない。
- (g) ダクトは車体外側への取り付けが許されるが、許容最大寸法内に収まる範囲でなければならない。

7. 燃料装置

7.1 全ての燃料装置は、本規定で定めるすべての安全規定を遵守しなければならない。

- (a) 燃料システムは自由とする。
- (b) メーカー純正燃料タンクは、交換用タンクに交換することができる。交換用タンクは、MOTORSPORT AUSTRALIA Tank of Free Design または FIA フェーエルセル基準に適合していなければならない。
- (c) 燃料タンク及び構造は、コックピットから隔離密封されていなければならない。

8. 電装品

- (a) 電装品は自由とする。

9. NOS（亜酸化窒素）

NOS ボトル（亜酸化窒素）の使用はプロクラスの全車両に使用が許可される。

NOS ボトルを使用するための条件は以下の通りで、これらの条件を満たさない車両は、必ず事前に WTAC の承認を得る必要がある。

競技者は、亜酸化窒素の誤った使用に伴う危険性を再認識すること。それを踏まえ、公認メーカーから完全な状態で調達することを強く推奨する。NOS ボトルの使用には以下の規定が適用される；

- (a) **配管：**配管はコックピット外へ取り付けられていなければならないが、ボトルが運転席周辺の車内に取り付けられている場合は、ボトルのアウトレットにできるだけ近い位置の車外に配管されていなければならない。配管がベルハウジングやフライホイール付近を通る場合、最低 3mm の厚さのステンシル管で覆われていなければならない。配管には、最低 10.3MPa の高圧ホースが必要であり、専用の焼結青銅フィルターがガス供給ラインに取り付けられていなければならない。
- (b) **ボトルの取り付け：**ボトルはエンジンルームの外に取り付けること。運転席周辺に設置されるボトルは、車両の構造上固定された金属製ブラケットと、車外へ排気されるリリーフバルブを車内に取り付けられなければならない。ボトルは直立または半直立の状態で行なければならない。逆さ取り付けは認められない。ボトルには必ずオン／オフのバルブが付いていること。特別な鍵などを要するボトルの遮断キーは認められない。使用するボトルは、亜酸化窒素用に作られたものでなければならない。ボトルの温度を上げるために使用される電気装置は、業界公認メーカーによってその目的のために製造されたものでなければならず、いかなる改造も認められない。
- (c) **スイッチ：**スイッチは次の 3 つのいずれかの方法により、全てのシステムを完全にオフにできなければならない：(1) スロットルを閉めたとき (2) ソレノイドに電力を供給する専用アーミングスイッチ (3) 通常のイグニッションスイッチ
- (d) **マーカ-** NOS ボトルを使用する全車両は、車両外側にボトルの位置、車両側面の WTAC 競技番号に隣接する場所には特別マーカ-を明示していなければならない。マーカ-は一辺 125MM の黄色い菱形で、黒文字で N²O と印刷されていなければならない。



- (e) **警告灯**：車両のダッシュボードにはフロントガラス越しでも目立つ青色の警告灯を設置し、システムが起動されたことが確認できるようにしておかなければならない。

10. 排気系統

10.1 プロ用排気装置一式は、以下に従って改造または交換することが許される：

- (a) 後方排気の場合、出口は地面から 75mm から 600mm の高さで、車体後部の縦方向 100mm 以内になければならない。排気口が横向きの場合は、ホイールベースの中間点より後方に位置し、車体の最大幅を超えて突出してはならず、また車体から内側に 50mm 以上超えてはならない。サイド出しマフラーは、車両のセンターラインと逆の方向に排出されなければならない。

11. トランスミッション、デフ、パワートレイン

- (a) クラッチ及びフライホイールは自由。
- (b) トランスミッションとデフは、自由設計ものと交換することができる。
- (c) トランスミッションとデフそれぞれの内部部品は自由。
- (d) ベルハウジングは自由とする。
- (e) トランスミッションおよびデフオイルクーラーの使用は可能。
- (f) メーカー純正で同型式のオートマチックがオプション提供されている場合に限り、オートマチック・トランスミッションの使用が認められる。
- (g) ドライブラインは、2WD に変更可能な 4WD を除き自由である。純正の 2WD 車を 4WD に改造することはできない。
- (h) それぞれの取り付け位置は自由。
- (i) パドルシフトは許可される。
- (j) トランスミッションの装着に必要なトランスミッショントンネルの改造は認められる。
- (k) プロペラシャフトの交換は認められる。

12. サスペンション

- 12.1 各測定値は、人の手による測定の精度と熱膨張を考慮し $\pm 3\text{mm}$ の誤差を認める。
- 12.2 プロクラスの最低車高は 50mm：排気システムを除く車両の各スプリング部分は、ホイールベース内の任意の位置で測定した際に、地面から規定の高さ以上でなければならない。車高はドライバー無し状態で、タイヤ空気圧は最低 20psi で測定される。
- 12.3 **すべての競技者は、クラックテスト文書を含む、すべてのサスペンションコンポーネントのエンジニアリング適合証の提出を要求されることがある。**
- 12.4 **プロクラス用：**
 - (a) スプリングとダンパーの交換は可能だが、1 台につき最大 6 本までとする。
 - (b) サスペンションは自由。

13. ブレーキ装置

- 13.1 ブレーキ装置は自由だが、コンピュータ制御のダイアゴナル・ブレーキシステム、またはトランスバース・ブレーキシステムは元々装備されている場合を除き、どのクラスにおいても使用を認めない。

14. タイヤ要件

14.1 全競技クラスにおいて、以下の通りタイヤ規制が適用される：

- (a) 各タイヤは、オーガナイザーにより車両検査時にマーキングされなければならない。
- (b) タイヤ軟化剤の使用は固く禁じられており、発見した場合は即座に競技から除外される。

- (c) イベント期間中、ランダムなタイヤチェックが行われ、これに従わない場合は除外のペナルティが課される場合がある。
- (d) タイヤのサイズは幅(mm)／扁平率(%)／直径(インチ)で定義される。

14.2 プロクラス用タイヤ：

プロとプロアマクラスではコントロールタイヤの使用を認めない。

- (a) 溝の深さの減少を除き、タイヤの改造は認められない。溝の深さは、タイヤメーカーが提供する磨耗インジケーターが最終的な指標となる。各タイヤは、局所的な磨耗が発生する可能性のある角部を除き、溝が磨耗インジケーターを上回ってはいなければならない。
- (b) **競技者は、WTAC 大会 14 日前までに、使用するタイヤの詳細を WTAC テクニカルに提出し承認を得なければならない。**
- (c) タイヤがその用途に適しているかどうかを確認する責任は、全て競技者にある。競技者は適合性を証明する書類を提出しなければならない場合がある。

14.3 プロクラスにおけるタイヤサイズ制限

- (a) タイヤサイズは、レース車両の実際の重量により決定される。
- (b) タイヤ幅は実際の溝の幅に+3mm の余裕を持たせたものとする。
- (c) 以下の重量に該当する車両には、以下のタイヤサイズ制限が適用される：

重量	トレッド幅	外径
950kg まで	290	650
951～1050 キロ	290	685
1051 キロから 1350 キロ	310	685
1351 キロ以上	340	710

14.4 過去に参加実績のある車両へのタイヤ規制

「前項 14.3」において認められている最大サイズのタイヤの装着目的である場合のみ、ボディやサスペンションの広範囲にわたる改造をしないという条件で以下の要件が認められる：

- a) 規定「第 1 条(a)」に適合するように、ホイールアーチに、車体から 30mm 以内の幅で、上から見てタイヤの上部を覆う平らな帯状の材料（ストリップ）を取り付けること。
- b) ストリップは側面から見てタイヤの上部 120 度を覆い、厚さは 3mm 以下でなければならない。
- c) 装着されたストリップは、いかなる空力補助の特徴を備えていてはならない。
- d) 各選手は、事前に WTAC テクニカルにデザインを提出し承認を得なければならない。

15. ホイール

- (a) 各ホイールのサイズは自由だが、使用するタイヤサイズに合ったものでなければならない。
- (b) 金属製スペーサーは、各ホイールにつき 1 枚まで使用できるが、スペーサーを取り付ける場合はスタッドボルトの長さを考慮しておかなければならない。

16. インテリア

内装は自由だが、以下の要件に沿うものとする：

- (a) ロールケージ装着のための内装の局所的な改造は認められる。
- (b) 素材や設計は自由だが必ずドアトリムを取り付けること。

- (c) ウィンドウネットの装着を強く推奨する。
- (d) ドライバーシートの位置は後方に移動できるが、後部足元スペースを超えてはならない。
- (e) 各車両はダッシュボード全幅を保持しなければならない。