2023 FORMULA ONE SPORTING REGULATIONS

Published on 19 October 2022 / issue 3

2023 フォーミュラ１競技規則（仮訳）

2023.1.10　第３版本文翻訳

Translated by DNF (port F)

凡例

【原文の凡例】

- 黒字：2022年７月19日までに世界モータースポーツ評議会（WMSC）で承認された2022年の記述。
- 黒字強調：2022年10月19日にWMSCで承認された2022年の変更点。
- 赤字：2022年９月30日までにWMSCで承認された2023年の変更点。
- 赤字強調：2022年10月19日にWMSCで承認された2023年の変更点。

【訳文の凡例】

- ［　］内：訳註
- 一部を除き、訳文中の「～できる／～できない」はmay/may notなどに、「可能／不可能」はcan/cannot, able/unableに対応する。mayを「～してもよい」、may notを「～してはならない」と訳す場合がある。
- 「～しなくてはならない／～してはならない」はおおむねmust/must not, should/should notに対応するが、前述のとおり「～してはならない」はmay notの場合がある。mustを「～すること」と訳す場合がある。
- 「禁ずる」はnot permittedに対応するが、同じ語を「許されない」などと訳す場合がある。
- anyやeachは訳文の文脈に応じて適宜省略する。
- 一部を除き、訳文中の「など」（including, but not limited to）で示す事柄は当該の文脈に適う例であり、実際の場面では書かれている内容に限定されない。
- 訳文中の「なお」はすべて for the avoidance of doubt に対応し、解釈を限定できるよう明記した内容の文であることを意味する。
- 訳文中の「競技会」「競技者」は、原文では頭文字が大文字（Competition, Competitor）である。日常的には「グランプリ」「チーム」などと読み替えられる。

・ その他、原文と訳文の用語が一対一で対応するとはかぎらない。

目次

［省略］

1 規則

1.1 FIAは、ドライバーとコンストラクターの２つの世界王者タイトルからなる「FIAフォーミュラ１世界選手権（選手権）」を運営し、その権利を有する。この選手権は、F1カレンダーに含まれ、開催国の自動車連盟（ASN）と主催者（organiser）がFIAと組織契約を結んだF1グランプリレースで構成される。すべての参加者（FIA、ASN、主催者、競技者、サーキット）は、選手権に関する規則の適用と遵守を受け入れ、ドライバー、競技者、競技役員、主催者、サーキットに発行される適切なFIAライセンスを保有していなければならない。

1.2 本競技規則の解釈に関して争いが生じた場合、最終的な文書として英語版を使用するものとする。この文書における見出しは参照を容易にするためだけにあり、本競技規則を構成しない。

1.3 本競技規則は、表題に示される暦年全体と、その暦年内に開催される選手権（以下「選手権」）に適用される。FIAが安全上の理由に基づき行う変更は、予告なく、また即座に発効される場合がある。

２ 一般行為

2.1　選手権に参加するすべてのドライバー、競技者および競技役員は、自分自身、従業員、代理人および供給業者を代表して、「規則群」と総称する国際競技規則、フォーミュラ１技術規則（技術規則）、フォーミュラ１財務規則（財務規則）、および現フォーミュラ１競技規則の、追加または修正された全規定を遵守することを受け入れる。

2.2　選手権とその各競技会は、規則群に従ってFIAが管理する。

2.3　「競技会」とは、FIAフォーミュラ１選手権カレンダーに登録され、P1開始予定時刻４時間前に始まり、国際競技規則に基づいて行われる抗議あるいは技術的・競技的承認のいずれか遅いほうの時点で終了する競技会のことである。

2.4　国ごとの特別規則は、国際カレンダーに競技会を含めるための最初の届出とともにFIAに提出されなければならない。このような特別規則が競技会において効力を持つのはFIAが承認した場合だけである。

3 一般条件

3.1 競技者は、自身の参加に関連する全員が本規則の全条項を遵守することを保証する責任を負う。競技者が競技会に参加不可能な場合、書面で代理人を指名しなければならない。競技会のどの時間においても、参加車両を管理する者は、競技者と共同で、要求事項を満たしていることを保証する責任を負う。

3.2 競技者は、各練習走行セッション［競技規則におけるpractice sessionとは、フリー走行および予選のこと。cf.第38条および第39条］スプリントセッション、およびレース［いわゆる決勝レースを限定して指す］を通じて、車両が参加資格と安全性の条件を満たしていることを保証しなければならない。

3.3 第31条１項に基づく最初の車検のために車両を提示することは、遵守に対する暗黙の表明と見なす。

3.4 パドック、ピットレーン、コース内においては、参加車両に何らかの形で関係する者、または他のどの立場の者であっても、つねに適切な許可証を着用しなければならない。

3.5 FIAが認めないかぎり、許可証は発行・使用できない。許可証は、発行された本人のみがその目的限定で使用できる。

3.6 各競技者は最低限、以下のFIA環境認定を受けなければならない。

a) 2022年６月30日までに２つ星評価取得。

b) 2023年６月30日までに３つ星評価取得。

4 ライセンス

4.1 選手権に参加するすべてのドライバー、競技者、競技役員は、FIAスーパーライセンスを保有していなければならない。スーパーライセンスは、毎年、申請者の属するASNを通じてFIAに申請しなければならない。

4.2 譴責や罰金を除き、国際競技規則または本規則第54条３項に基づく罰が適用された場合、競技審査委員会はドライバーのスーパーライセンスにペナルティーポイントを科することができる。ドライバーのペナルティーポイントが12点に達した場合、そのドライバーのライセンスは次の競技会で停止され、その後に12点が消去される。

ペナルティーポイントはドライバーのスーパーライセンスに12ヵ月間残り、それぞれのポイントごとに12ヵ月が経過した日に消去される。

５ 選手権競技会

5.1　競技会では、技術規則に定められたF1車両だけを使うことができる。

5.2　各競技会は、制限付き国際大会［参加者が国際競技規則規定外の特有の条件に従わなければならない大会のこと。cf. 2023国際競技規則2.2.8］地位を有する。

5.3　スプリントセッションは、最大６~~３~~競技会で実施される。

a) 各スプリントセッションにおいて、第43条11項に規定するスタートの合図から第59条１項に規定するセッション終了の合図までの距離は、100kmを超える最少の周回数（その周回の完了まで）とする。ただしスプリントセッションの所定距離完了前に１時間が経過した場合、所定周回数を超えない範囲で、その１時間（one hour period）が終了した周回の次周のコントロールラインを１位車両（leader）が通過する際にセッション終了の合図が提示される。また以下の場合にかぎり、上記を例外とする。

i) スプリントセッションが中断された場合（第57条参照）、その中断時間はスプリントセッションの最大合計時間が１時間半となるようにこの時間（this period）に追加される。

ii) フォーメーションラップがセーフティカーの後ろで開始された場合（第49条参照）、スプリントセッションの周回数はセーフティカーに先導された周回数から１を引いた数だけ減らされる。

5.4　2023年の選手権シーズンにかぎり、最大２回の競技会において、附録10［実際は第30条２項、第30条４項］に詳述する改正版予選フォーマット（Revised Qualifying Format / RQF）を実施する。これはRQFが以後の選手権に適しているかどうかを評価する目的で行うものである。RQFを実施する競技会では、附録10に詳述する第30条が、規則本文の相当する条文に置き換えられる。

5.5 すべてのレースにおいて、第44条10項に規定するスタートの合図から第59条１項に規定するセッション終了の合図までの距離は、305kmを超える最少の周回数（その周回の完了まで）とする。ただしレースの所定距離完了前に２時間が経過した場合、所定周回数を超えない範囲で、その２時間（two hour period）が終了した周回の次周のコントロールラインを１位車両が通過する際にセッション終了の合図が提示される。また以下の場合にかぎり、上記を例外とする。

a) モナコでのレース距離は、260kmを超える最少の周回数とする。

b) レースが中断された場合（第57条参照）、その中断時間はレースの最大合計時間が３時間となるようにこの時間（this period）に追加される。

c) フォーメーションラップがセーフティカーの後ろで開始された場合（第49条参照）、レースの周回数はセーフティカーに先導された周回数から１を引いた数だけ減らされる。

5.6 選手権における競技会の数は最多で24、最少で８とする。

5.7 最終的な競技会の一覧は、毎年１月１日以前にFIAが発表する。

5.8 FIAへの書面への通知が３ヵ月未満で中止された競技会は、FIAが不可抗力によると判断した場合を除き、翌年の選手権への参加は考慮されないものとする。

5.9 参加台数が12に満たない場合、競技会は中止される場合がある。

６ 世界選手権

6.1　フォーミュラ１世界選手権のドライバーズタイトルは、実際に開催された競技会のすべての結果をもとに、最多得点を獲得したドライバーに与えられる（第６条４項および第６条５項参照）。

6.2　フォーミュラ１世界選手権のコンストラクターズタイトルは、実際に開催された競技会のすべての結果をもとに、最多得点を獲得した競技者に与えられる（第６条４項および第６条５項参照）。

6.3　コンストラクターとは、技術規則第17条に定めるチームコンポーネント一覧（Listed Team Components / LTCs）を設計する者（法人または非法人）である。エンジンまたは車体の製造者の名称は、そのコンストラクターに帰属する。

技術規則第17条の規定に基づくLTCの設計・使用義務は、技術規則第17条に基づくコンストラクターのLTC設計および／または製造を第三者に委託することを妨げない。

車体の製造者とエンジンの製造者が異なる場合、車名においてはつねに前者が前に置かれるとする。

6.4　両タイトルの得点は、以下の基準に従って各競技会で与える。

順位	得点
１位	25
２位	18
３位	15

４位	12
５位	10
６位	8
７位	6
８位	4
９位	2
10位	1

また、レースの最終順位（第62条参照）で10位以内の場合にかぎり、有効な最速ラップタイムを記録したドライバーおよびそのドライバーが運転する車両のコンストラクターに１点を与えるものとする。有効な最速ラップタイムが11位以下のドライバーによって記録された場合、または１位車両の走行が所定レース距離の50%未満だった場合には、この得点は与えられない。

スプリントセッションが行われる競技会においては、その最終的な順位に基づき、以下の基準に従って両タイトルの得点を与える。

順位	得点
１位	8
２位	7
３位	6
４位	5
５位	4

６位	3
７位	2
８位	1

6.5　第57条に基づいてレースが中断され、再開不可能な場合は、以下の基準に従って各タイトルの得点を与える。

a) １位車両の走行が２周の場合、得点は与えない。

b) 第６条５項ｃ号、ｄ号、ｅ号、ｆ号において、セーフティカーやVSC［ヴァーチャルセーフティカー］の介入なしに１位車両が最低２周を完了しなければ得点は与えられない。

c) １位車両が２周を完了したが所定レース距離の25%未満の走行である場合、下表列１の得点を与える。

d) １位車両が所定レース距離の25%以上50%未満を完了した場合、下表列２の得点を与える。

e) １位車両が所定レース距離の50%以上75%未満を完了した場合、下表列３の得点を与える。

f) １位車両が所定レース距離の75%以上を完了した場合、第６条４項のすべての得点を与える。

順位	得点　列１	得点　列２	得点　列３
１位	6	13	19
２位	4	10	14
３位	3	8	12
４位	2	6	10

5位	1	5	8
6位		4	6
7位		3	4
8位		2	3
9位		1	2
10位			1

6.6　スプリントセッションが第57条に基づいて中断され、再開不可能な場合、各タイトルに対する得点は与えられない：

a) セーフティカーおよび／またはVSCの介入なしに、1位車両が2周未満しか走行していない場合。

b) 1位車両が、スプリントセッション所定距離の50%未満しか走行していない場合。

6.7　フォーメーションラップがセーフティカー先導で始まった場合（第49条参照）、本来のスプリントセッション距離は第5条3項a号iiに基づいて計算された距離と見なす。ただし、スプリントセッション開始予定時刻をもって、その最大時間である1時間半（第5条3項a号i参照）の開始とする。

6.8　フォーメーションラップがセーフティカー先導で始まった場合（第49条参照）、本来のレース距離は第5条5項c号に基づいて計算された距離と見なす。ただし、レース開始予定時刻をもって、その最大時間である3時間（第5条6項b号参照）の開始とする。

6.9　コンストラクターズ選手権１位の競技者の代表者、ドライバーズ選手権１位、２位、３位のドライバーは、FIAの年間授賞式に出席しなければならない。

7 同着

7.1　同着の競技者の順位の賞金と得点は、すべて合計し平等に分配する。

7.2　複数のコンストラクターまたはドライバーが同点で選手権を終えた場合、選手権順位の上位は以下に与える：

a) レースでもっとも多く１位を獲得した者。

b) １位の数が同じ場合、もっとも多く２位を獲得した者。

c) ２位の数も同じ場合、もっとも多く３位を獲得した者。以下、勝者が決まるまで続ける。

d) この手順で結果が出なかった場合、FIAが適切と思われる基準に従って勝者を指定する。

8 競技者申請

8.1 選手権への参加は、参加する前年の10月21日から11月１日のあいだに附録２に定める参加申請書をFIAに提出して申請できる。この際、附録４に従って算出された参加費を、参加する前年の12月10日までにFIAに支払うことを確約する。それ以外の時期の申請は、空席がある場合にかぎり、FIAが定める追加参加料を支払えば検討される。FIAはエントリーフォームを用意し、その受領後30日以内に申請者に結果を通知する。

合格者は自動的に全競技会に参加し、競技会における唯一の競技者となる。

8.2 申請書には以下を含むものとする：

a) 規則群を読み理解したこと、および、申請者自身と申請者の選手権参加に関係する全員を代表して規則の遵守に同意したことに関する確認書。

b) チーム名（シャーシ名を含まなければならない）。

c) 競技車両の製造者。

d) エンジンの製造者。

e) ドライバー名。FIAが定める手数料を支払うことにより、申請後にドライバーを指名できる。

f) 申請者による、申し込んだ台数の車両とドライバーで全競技会に参加することの確約。

8.3 競技者は、選手権期間中いつでもエンジンの製造者を変更できる。選手権で最初に申請されたエンジンと異なる製造者のエンジンで獲得したすべての得点は、商業的利益においては算入することができる（合計される）が、コンストラクターズ選手権には算入されない（合計されない）。主要自動車製造者は、FIAの同意なしに、３以上の競技者（２台ずつ）に直接または間接的にエンジンを供給してはならない。この第８条３項において、主要自動車製造者とは公認の証券取引所に株式が上場されている会社またはその子会社をいう。

8.4　前年の選手権で得点を獲得した車両を例外として、申請者は、会社の規模、財務状況、所定の義務を果たす能力に関する情報を提供しなければならない。

8.5　すべての申請書はFIAに審査され、その絶対的裁量によって受理または却下される。FIAは、第８条１項に従って不合格とした申請者に対し先に通知を行ったのち、申請が関連する年の前年の12月15日までに、合格した車両とドライバーの一覧をレース番号［原文race numbers。この語は2022年競技規則からcompetition numbers（後出の「競技番号」）に変更されたが、ここだけ見落としていると思われる］とともに公表する。期間外の申請については別途検討される。

8.6　選手権には最大26台、各競技者２台ずつの車両が参加するものとする。

8.7　競技者が選手権の基準に適合した形でチームを運営していなかったり、何らかの形で選手権の評判を落としたりしているとF1委員会が判断した場合、FIAは当該競技者を即座に選手権から排除できる。

9 車両の装飾と競技番号

9.1 車両の装飾

a) 国際競技規則におけるナショナルカラーの規定は、選手権には適用されない。

b) １つの競技者が使用する２台の車両は、すべての競技会において実質的に同じ装飾でなければならない。選手権の期間中にこの装飾を大幅に変更する場合、FIAと商業権者の同意を必要とする。

c) コース上で各競技者の車両を容易に識別できるようにするため、１号車の主要ロール構造上に設置される車載カメラは競技者に供給されたままの状態でなければならず、２号車は蛍光黄色でなければならない。

d) 車両製造者の車名またはエンブレムはノーズの前面に表示し、いずれの場合も最大寸法が25mm以上でなければならない。

e) ドライバー名は車体外部に表示され、明確に判読できなければならない。

f) 各車両には、選手権開始時にFIAが発表したドライバーの競技番号、または第32条４項ｃ号に基づく交替ドライバーの競技番号を付ける。この番号は、車両の前面から、およびドライバーのヘルメット上に明確に見えるよう表示しなければならない。

9.2 競技番号

a) 2014年FIAフォーミュラ１世界選手権の開始に先立ち、投票によって競技番号が恒久的にドライバーに割り当てられる。この番号は、当該ドライバーがF1でのキャリアを通じて参加するすべてのフォーミュラ１世界選手権競技会で使用しなければならない。

b) ドライバーのF1キャリアは、丸２年連続で選手権に参加しなかった場合に終了したものと見なす。

c) 同様に、選手権の開幕または開催期間中に新規参加したドライバーにも、恒久的な競技番号が割り当てられる。

d) 唯一の例外として、現世界チャンピオンは競技番号「1」を使用してもよい。当該ドライバーの競技番号は、世界チャンピオンから陥落するまで留保される。

10 競技会以外でのトラック走行時間

10.1 現行車両のテスト（Testing of Current Cars / TCC）

a) 現行車両のテスト（TCC）とは、選手権に参戦している競技者（または、競技者に代わる第三者および公認されたパワーユニットの供給者）が、（現在の）選手権、または前年もしくは翌年の選手権の技術規則に適合するよう設計・製造された車両を使用する、競技会以外の全トラック走行時間を指す。競技者はFIAの事前承認なしに、現行年度の車両を第三者に販売したり、使用させたりしてはならない。

b) あらゆるTCCの期間中、車両には技術規則第８条３項に定めるFIA ECUを搭載しなければならない。

c) 赤旗およびセッション終了の手順を遵守しなければならない。

d) 第36条に定める燃料の取り扱い手順を遵守しなければならない。

e) 他のいかなるタイプの自動車もトラック上にいてはならない。

f) スーパーライセンスを持たないドライバーが運転する車両には緑色のメイン後方ライトを装着し、トラック上では常時点灯させていなければならない。

g) 国際競技規則附録Hの補足1に詳述されている緊急サービスに関する勧告に確実に従うよう、あらゆる合理的な努力を払わなければならない。

10.2 旧型車両のテスト（Testing of Previous Cars / TPC）~~とミュール車両のテスト（TMC）~~

a) 旧型車両のテスト（TPC）~~およびミュール車両のテスト（TMC）~~とは、選手権に参戦している競技者（または、競技者に代わる第三者および公認されたパワーユニットの供給者）が、開催中の選手権前年より直近３暦年の選手権技術規則に適合するよう設計・製造された車両を使用して行う、競技会以外の全トラック走行時間を指す。競技者はFIAの事前承認なしに、該当する車両を第三者に販売したり、使用させたりしてはならない。

b) TPC~~およびTMC~~は、現在においてFIAグレード1またはFIAグレード1Tトラックライセンスを保有しているトラックでのみ実施できる。

c) TPCは、その当時の期間中の仕様で製造された車両に限り実施できる。~~TMCは、第10条９項ｂ号iiに基づき設計・製造された車両でのみ実施できる。~~

d) あらゆるTPC~~およびTMC~~の期間中、車両には技術規則第８条３項に定めるFIA ECUを搭載しなければならない。

e) 使用できるタイヤは、指定タイヤ供給者がこの目的のため特別に製造したタイヤのみとする~~（第10条９項ｂ号iiに定める場合を除く）~~。

10.3　旧車のテスト（Testing of Historic Cars / THC）

a) 旧車のテスト（THC）とは、選手権に参戦している競技者（または、競技者に代わる第三者）が、上記第10条２項以前の年に施行された技術規則に適合するよう設計・製造された車両を使用して行う、競技会以外の全トラック走行時間を指す。

b) THCは、その当時の期間中の仕様で製造された車両にかぎり実施できる。

c) 使用できるタイヤは、指定タイヤ供給者がこの目的のため特別に製造したタイヤ、あるいはその当時の期間中の仕様で製造されたタイヤのみとする。

10.4　TCCプロモーションイベント（Promotional Events / PE）

a) プロモーションイベント（PE）とは、競技者が純粋にマーケティングまたはプロモーションを目的として参加するイベントを指す。

b) PEは100kmを超えてはならない。

c) あらゆるPEの期間中、車両には技術規則第８条３項に定めるFIA ECUを搭載しなければならない。

d) 使用できるタイヤは、指定タイヤ供給者がこの目的のため特別に製造したタイヤのみとする。

e) 各競技者は、第10条１項に定める車両でPEを２回実施することが許される。これはTCCとは見なさない。

10.5　デモンストレーションイベント（Demonstration Events / DE）

a) デモンストレーションイベント（DE）とは、競技者が純粋にデモンストレーションを目的として参加するイベントを指す。

b) 第10条１項に定める車両でのDEは15kmを超えてはならない。

c) 第10条２項に定める車両でのDEは50kmを超えてはならない。

d) あらゆるDEの期間中、使用できるタイヤは指定タイヤ供給者がこの目的のため特別に製造したタイヤのみとする。

e) あらゆるDEの期間中、車両には技術規則第８条３項に定めるFIA ECUを搭載しなければならない。

f) FIAの独自の判断で、また全競技者の完全な了解のもとで、競技者は以下のことを行うことができる：

i) 第10条１項に定める車両での２回のDE。これはTCCとは見なさない。

ii) 商業権者が主催する、第10条１項に定める車両でのDE。これはTCCとは見なさない。

10.6 TCC、TPC、~~TMC、~~PEおよびDEに関する安全および技術的要件

a) TCCおよびTPC~~、TMC~~の走行は、9:00から18:00のあいだにのみ行うことができる。ただし例外的にTCCあるいはTPC~~、TMC~~が夜間に行われる場合は、９時間以内の新しいテストスケジュールが組まれる。

b) 競技者は、以下の車両を使用してのみTCC、TPC、~~TMC、~~PEに参加できる。

i) 当該年度の技術規則に掲げる静的および動的テストを受け、その要件を満たしていること。

ii) 技術規則の安全に関する要件をすべて満たしていること。ドライバー、チーム員、マーシャルの安全を損なわないのであれば、最小限の例外としてテストのみを目的としたセンサーの取り付けは認められる。これは活動開始の７日前までにFIAに通知されなければならない。FIAは絶対的な裁量により、このような設計を安全でないと判断して改造を中止するよう要求することができる。

c) TCC、~~TPC、TMC、~~および／またはTPC中の事故後、医療警告灯が閾値を超えたことを知らせた場合、ドライバーは即座にサーキット医療センターで診察を受けなければならない。

10.7　FIAに通知されるべき情報

a) FIAの立会人任命のため、競技者はTPC、PE、DEが予定されている場合、遅くとも開始72時間前までに以下の情報をFIAに通知しなければならない。

i) 使用車両の正確な仕様。

ii) ドライバーの名前。

iii) 活動の種類。

iv) 活動の日付と予定期間。

v) 活動の目的。

10.8　TCCの機会

a) TCCは、ヨーロッパにあるトラックでのみ実施でき（競技者・FIAの過半数の同意がある、または第10条８項ｅ号に定める場合を除く）。選手権の競技会が行われているあいだは決して実施することができない。

b) TCCは、本規則第10条８項に詳述された機会に限るものとする。

c) ２月１日から選手権第１戦の~~4~~ 10日前までのあいだに、全競技者が参加できる連続３日間（もしくは、競技者の過半数とFIAが合意した場合は４日間）のテストを~~2~~ １回実施するものとする。各競技者は、各日に１台ずつの車両を使用できる。

i) ~~これらの~~ このテストのあいだ、および第10条６項ａ号に定める走行時間のあいだは第21条の規定が適用されるが、以下の例外においてカバーを使用することができる。

・テスト使用車両にフロアが装着されていないとき（常時）。

・トラック走行中に破損した車両を回収・修理する最中。

ii) タイヤ供給者の要請があれば、~~これら2回の~~ このテストのうち１日をウェットタイヤのテストに充てることができる。この日のテストの手配は、すべての競技者とFIAが十分な協議をしたうえで決定される。

d) 選手権の最終戦が開催されたサーキットで、競技会終了後36時間以内に開始される１日がかりのテストを１回行う。

i) 各競技者はこのテストにおいて、その選手権年度のレースで少なくとも１回は使用されたものと同一のコンポーネントおよびソフトウェアで構成される車両を２台使用しなければならない。これらの車両は、技術規則の規定に完全に適合していなければならない。

ii) １台の車両は、スーパーライセンスを所持する、またはその資格を有するドライバーが運転し、翌年に使用されるタイヤの性能を競技者がテストすることのみを目的としなければならない。

iii) １台の車両は、若手ドライバーに現行F1車両をテストする機会を与えることのみを目的としなければならない。これに適合するドライバーは以下のとおり：

・FIA国際Aライセンスを所持している。

・フォーミュラ１世界選手権に３戦以上出場したことがない。

e) 指定タイヤ供給者がタイヤの設計を改良するための機会を与えることのみを目的として、FIAが全競技者および指定タイヤ供給者と協議のうえ、最大30日分のテストを実施する。

i) これらのテストに参加するドライバーは、スーパーライセンスまたはフリー走行スーパーライセンスを所持し、かつF1競技会に出場した経験がなければならない。

ii) 選手権の競技会が開催されるサーキットでのテストは、その競技会が開催された後にのみ実施できる。

iii) 指定タイヤ供給者の手配による~~ドライタイヤもしくはウェットタイヤを評価するための~~テストは、選手権第１戦終了後から12月15日までのあいだに実施できる。このテストに参加する車両は、以下の２つの条件のうちどちらかを満たさなければならない。

a) 選手権の技術規則に適合するよう設計、製造され、本年度または前年度の選手権~~開催年度~~において少なくとも１回のレースまたはTCCで使用された

仕様のコンポーネントおよびソフトウェアのみを使用すること。これらの車両は、技術規則の規定に完全に適合していなければならない。

b) 選手権開催年度の直前の暦年の技術規則に適合するよう設計、製造され、選手権開催年度の前年に少なくとも１回のレースまたはTCCで使用された仕様のコンポーネントおよびソフトウェアのみを使用すること。

iv) 指定タイヤ供給者が手配するテストは、２月１日から~~12月15日~~選手権第１戦の終了までのあいだに実施できる。これらのテストに参加する車両は、選手権開催年度の直前の暦年の技術規則に適合するよう設計・製造され、同年に少なくとも１回のレースまたはTCCで使用された仕様のコンポーネントのみを使用しなければならない。

f) 競技者が、現在のレースドライバーのうち１人を、過去２暦年においてフォーミュラ１世界選手権のレースに参加していないドライバーに交代させると表明した場合、選手権第２戦開始10日前から最終戦までのあいだに１日間のテストが実施される。その際、以下を遵守しなければならない：

i) 当該のテスト日は、その新しいドライバーによってのみ、また当該選手権年度にレースが開催されないサーキットで実施されること。

ii) 当該のテスト日は、交代14日前から交代14日後のあいだにのみ実施されること。

iii) 競技者がドライバーの交代を表明してテストを行った後、新しいドライバーで競技会に参加しなかった場合、その競技者には翌年の開幕前TCC参加を１日減らす罰を科する。

iv) 車両は１台のみ使用できる。

~~10.9　TMCの機会~~

［削除につき省略する］

10.9　テスト中の車両の制限

a) テスト用部品、テスト用ソフトウェア、コンポーネントの変更

i) 第10条８項ｄ号に基づいて実施されるテストの場合：
FIAからの特別な要請がないかぎり、テスト用パーツやテスト用ソフトウェアの使用を禁ずる。

ii) 第10条８項ｅ号~~と第10条９項~~に基づいて実施されるテストの場合：
FIAからの特別な要求がないかぎり、タイヤテストと無関係な情報を競技者に与えるようなテスト用部品、テスト用ソフトウェア、コンポーネントの変更を禁ずる。ソフトウェアやコンポーネントの変更は、タイヤを正しく評価するためか、タイヤテストを完了するために必要な場合にのみ許される。これにはFIAの承認を受けること。コンポーネントの交換はオリジナルが破損した場合に同一仕様のものとであれば認める。例外として、同一仕様のコンポーネントを用意できない場合は、過去に競技会またはTCCで使用された異なる仕様のコンポーネントで承認を受けることができる。この場合、技術規則第８条15項の規定は適用されない。

b) セットアップの変更

i) 第10条８項ｄ号に基づいて実施されるテストの場合：
メカニカルセットアップの変更とドライバーコントロールの変更を許可する。

ii) 第10条８項ｅ号~~と第10条９項~~に基づいて実施されるテストの場合：
メカニカルセットアップの変更とドライバーコントロールの変更は、タイヤを正しく評価するため、またはタイヤテストを完了するために必要な場合のみ許可する。

c) 追加センサーおよび記録

i) 第10条８項ｄ号に基づいて実施されるタイヤテストの場合：
追加の記録およびセンサーを禁ずる。

ii) 第10条８項ｅ号~~と第10条９項~~に基づくタイヤテストの場合：
タイヤの状態や性能を測定するため車両に追加のセンサーを取り付ける場合、事前に指定タイヤ供給者およびFIAと合意しなければならない。センサーから収集されたデータは、テストセッション終了後、適切な時期に指定タイヤ供給者と共有しなければならない。指定タイヤ供給者は、チーム固有の情報を削除したうえでそのデータを他の競技者と共有してもよい。

11 興行者（promoter）

11.1　競技会を開催するための申請は、その競技会が開催される国のASNに対してされなければならず、それを受けてASNがFIAへ申請する。これには、選手権カレンダーへの登録を条件として興行者が競技者の参加を確保するための手配を行ったことを証明する書面を添付しなければならない。

12 競技会の組織

12.1　主催者は、ASNが指名（nominated by the ASN）し、FIAが任命（appointed by the FIA）する団体である。FIAは、競技会開催の申請を受け付けるにあたり、関連するASNに対して、競技会の主催もしくは主催者の指名を求める。ASNがその立場にない場合、FIAは自ら主催者を任命することができる。主催者はFIAが承認しうるクラブまたは団体でなければならず、競技会の開催を申請する際にFIAと組織協定を締結しなければならない。

13 保険

13.1　競技会の興行者は、全競技者、その人員、およびドライバーに、FIAが要求する第三者保険に加入させなければならない。

13.2　競技会の90日前までに、興行者は保険契約が保証する内容の詳細をFIAに送付すること。その契約は、FIAの要求事項と同様に開催国の国内法に準拠していなければならない。また保険証券は、競技者の要求に応じて閲覧できるようにしなければならない。

13.3　主催者が加入する第三者保険は、競技者またはその他の参加者が加入している個人保険に追加されるもので、これを侵害するものではないものとする。

13.4　競技会に参加するドライバーは互いに第三者とはならない。

14 FIA代表者（デリゲート delegate）

14.1　FIAは各競技会に以下の代表者を任命する。

a) 安全代表者

b) 医療代表者

c) 技術代表者

d) メディア代表者

また、以下を任命する場合がある。

e) FIA会長代理

f) レースディレクター代行

g) 医療代表者代行

h) 立会人

i) セーフティカーのドライバー

j) メディカルカーのドライバー

14.2　FIA代表者の役割は、競技会役員を補佐し、その権限範囲内で選手権に関するすべての規則が遵守されているかどうかを確認し、必要ならば意見を述べ、競技会に関して必要な報告書を作成することである。

14.3　FIAが任命する技術代表者は車検に責任を持つ。この点において技術代表者は、競技審査委員会や競技長の事前要請なしに、また競技会の終了までのあいだいつでも、競技会参加車両の適合性を確認するための検査を自らの裁量で実施したり車検員に実施させたりできる。技術代表者は、競技会車検員に対する全権限を有する。

15 競技役員（オフィシャル official）

15.1　FIAスーパーライセンスの所持者の中から、FIAは以下の競技役員を任命する：

a) 競技審査委員（スチュワード steward）３人。うち１人が委員長に指名される。

b) レースディレクター

c) 常任スターター

15.2　FIAスーパーライセンスの所持者の中から、ASNは以下の競技役員を任命し、競技会開催申請と同時にFIAにその氏名を送付する：

a) ASNの国籍を有する競技審査委員１人

b) 競技長

15.3　競技長はレースディレクターと常時協議しながら役務を遂行する。レースディレクターは以下の事項について優先的な権限を有し、競技長はレースディレクターの明確な同意がある場合にのみ、それに関する命令を下せるものとする。

a) 練習走行、スプリントセッションおよびレースのコントロール、時間割の厳守、また必要ならば国際競技規則および競技規則に従って時間割の変更を競技審査委員会に提案すること。

b) 国際競技規則または競技規則に従って車両を停止させること。

c) 競技の続行が安全でないと判断した場合、競技規則に従って練習走行を停止、スプリントセッションまたはレースを中断し、正しい再スタート手順を確実に行うこと。

d) スタート手順。

e) セーフティカーの使用。

15.4　競技審査委員、レースディレクター、競技長、技術代表者は、競技会開始時から立ち会わなければならない。

15.5　例外的に競技審査委員が競技会開始時に不在の場合は、その職務を遂行するためつねに連絡と対応が可能な状態になければならない。

15.6　レースディレクターは、車両がトラックの走行を許可されているあいだはつねに、競技長および競技審査委員長と無線で連絡を取り合えなければならない。さらに、このあいだ競技長はレースコントロールにいて、全マーシャルポストと無線で連絡を取り合えなければならない。

15.7　競技審査委員会は、ビデオや電子的な手段を使って判定を下すことができる。競技審査委員会は、事実に関する判定を覆すことができる。

16 競技者への指示と連絡

16.1　競技審査委員会またはレースディレクターは、国際競技規則に従い、特別な案内書によって競技者に指示を与えることができる。これらは全競技者に配布され、競技者は受領の確認をしなければならない。

16.2　練習走行、スプリントセッション、レースのすべての順位と結果、および競技役員が下したすべての決定は、FIA文書管理システム（FIA document management system）を使用して公開される。

16.3　任意の競技者に関する決定や連絡は、その決定から25分以内に当事者に通知され、また受領の確認がなされなければならない。

17 抗議と不服申し立て

17.1　抗議は国際競技規則に従って、2000ユーロの手数料を添えて行うものとする。

17.2　不服申し立ては国際競技規則に従って、6000ユーロの手数料を添えて行うものとする。

17.3　以下に関する決定に対しては、不服申し立てを行うことはできない。

a) 第54条３項ａ号、ｂ号、ｃ号、ｄ号、ｅ号、ｆ号、ｇ号に基づいて科せられる罰。これにはスプリントセッションおよびレースの最後の３周や終了後に科せられるものを含む。

b) 第28条および第29条に基づいて科せられるグリッド順の降格。

c) 第37条４項に基づき科せられる罰。

d) 第41条２項および第42条２項に関して競技審査委員会が下した決定。

e) 第43条５項、第44条４項、第58条３項に基づいて科せられる罰。

f) 第４条２項に基づき競技審査委員会が下した決定。

18 制裁

18.1　競技審査委員会は、国際競技規則に定める罰に加え、またはその代わりに、本際競技規則に定めるその他の罰を科することができる。

18.2　同一選手権内で５回の戒告処分を受けたドライバーは、５回目の戒告処分を受けた競技会のレースにおいて10グリッド降格の罰則を受ける。５回目の戒告処分がレース中の事象だった場合は、当該ドライバーが次に出場する競技会において10グリッド降格の罰が適用される。

10グリッド降格は、戒告処分のうち少なくとも４回が運転に関する違反によるものである場合にのみ科せられる。

19 記者会見、メディア対応、ドライバーの活動、国歌

19.1 走行前日

a) すべてのドライバーは、P1開始予定時刻の23時間前から２時間のうちで最大30分間、公式メディアおよびプロモーション活動（メディア代表者が示す）に参加できる状態であること。FIAの公式記者会見（メディア代表者が指定）に参加しないドライバーは、所属チームが開催する別のメディアセッションに参加しなければならない。

b) 各競技者は、過去の競技会またはTCCで走行しておらず、本競技会で走行を予定しているすべての主要な空力・車体コンポーネントの名称と簡単な説明を記載した概要文書をメディア代表者に提出しなければならない（要件および形式は、メディア代表者が商業権者とともに定める）。この概要文書は、P1開始予定時刻の23時間前までに提供すること。

i) この文書の内容はFIAおよび商業権者のもとに留められ、事前車両展示開始までメディアには提供されない。

19.2 走行初日

a) 各競技者は、P1開始１時間半前までに開始される最大１時間の事前車両展示のために、指定ガレージエリア外で２台の車両を使用できるようにしなければならない。

i) 各車両は、名目上完成しており、P1で最初にピットレーンを離れる際に使用する予定の主要な空力・車体コンポーネントをすべて装着していなければならない。

ii) この間、各車両はメディア代表者の決定に従って配置されなければならず、1台はピットストップ練習または表面の電子／光学スキャンに使用することができる。

iii) 事前車両展示の例外は、技術代表者の書面による事前承認があれば許可される。

b) すべてのドライバーは、P2終了後１時間以内に、所属チームのホスピタリティにおいて最低５分間、メディアの取材に応じなければならない。

c) メディア代表者によって選ばれた最大６人のチーム代表者は、P1開始予定時刻の１時間半前までに終了する１時間のメディア活動（メディア代表者が定めるとおり）に参加しなければならない。

i) メディア代表者の独自の判断により競技者代表は３人ずつ２つのグループに分けられ、異なるメディア活動を交代で行うことができる。

ii) 各競技者は、選手権期間中、これらのメディア活動に参加するために、少なくとも３人の上級競技者代表を用意しなければならない。

iii) 各競技会において、これらのメディア活動に参加できる最低２人の上級競技者代表のリストを、競技会開始の10日前までにメディア代表者に送らなければならない。

19.3　走行２日目

~~a)~~ ［削除（第19条２項ｃ号へ移行）のため省略する］

a) P3開始予定時刻の１時間半前から１時間以内に、全ドライバーはサイン会やファンフォーラムなどのファン活動にそれぞれ最大15分間応じなければならない。

b) Q1またはQ2で脱落したドライバー全員は、各パートの終了後すぐにメディアの取材に応じなければならない。またQ3に進出したドライバーのうち、予選後の記者会見に参加する必要のない者は、Q3終了後すぐにメディアの取材に応じなければならない。

c) 予選セッションの終了直後、上位３人のドライバーは、メディア代表者がセッション前に発行するノートで規定された予選後の手順を行う。

d) テレビ取材および予選後の記者会見では、ドライバーはチームのユニフォームのみを着用していなければならない。

e) 予選セッションの２時間後から３時間後までの間、メディア代表者が商業権者とともに選んだ最大６人のドライバーは、１人あたり最大20分間のファン活動に交代で応じなければならない。

f) スプリントセッションが予定されている各競技会において：

i) スプリントセッションが終了する前にリタイアしたドライバーは、パドックに戻った後、メディアの取材に応じなければならない。

ii) スプリントセッションを４位以下で終えたドライバーは、セッション終了後、ただちにメディアの取材に応じなければならない。

iii) スプリントセッション終了後、上位３人のドライバーはメディアセンターで最大30分間の記者会見に出席し、その後最大30分間のテレビ取材に応じることが求められる。

19.4　走行３日目

a) スプリントセッションが予定されている競技会を除き、レースのフォーメーションラップ開始予定時刻の５時間前から１時間以内に、全車両を予選後の車両展示に使用できるようにしなければならない。技術代表者が特に決定しないかぎり、全車両は完全な状態でなければならず、以下の例外を除き、この時間には各車両に対していかなる作業も許されない：

i) 第40条２項u号に定める真正な事故によって損傷を受けた車両。この場合、車両が完全である必要はなく、作業が許可される。

ii) 技術規則附録３（第５条１項２号「定義」）の１欄に定めるパワーユニットの交換、またはこのパワーユニットの構成コンポーネントの信頼性に関わる重大な問題の交換または調査を必要とする車両で、FIAの明示的な許可を得ているもの。この場合、車両が完全である必要はなく、作業が許可される。

iii) 第40条５項に基づき、予選セッション終了時に追加チェックを受けることが決まった車両はすべて、第19条４項ａ号で定められた時間の終了前に作業開始が許可されるものとする。この時間の長さは、上位10台が競技者に戻された時点から、追加チェックのために留置された車両が競技者に戻された時点までの時間の長さと同等とする。この長さはFIAから通知され、例外的に必要であれば第40条８項に規定された封印とカバーを早く取り外すことができる。

この間に最大３台の車両が選ばれ、追加チェックを受けることになる。自分の車両が選ばれたと通知された競技者は、ただちにその車両をパルクフェルメに持ち込まなければならない。

残りの車両については、メディア代表者の指示でそれぞれ配置しなければならない。

この間、３つの異なる競技者の１台の車両（メディア代表者と技術代表者が指定する）と、その競技者の技術上または競技上の上級代表者が、メディアに対して最低10分間、事前車両展示後に行った空力・車体コンポーネントの主要な更新について説明できる状態でなければならない。

b) 全ドライバーは、フォーメーションラップ開始予定時刻２時間前に開始される30分間のドライバーズパレードまたはプレゼンテーション（集合写真、ソーシャルメディア活動、著名人との交流、トラック脇のファンとの交流など）に参加しなければならない。競技者は、メディア代表者から活動の詳細について説明を受ける。

c) フォーメーションラップ開始予定時刻16分前までに、全ドライバーは国歌演奏のためグリッド前方に待機しなければならない。競技者は、メディア代表者がセッション前に発行するノートで規定されたレース前の手順を行う。

d) レース終了前にリタイアしたドライバーは、パドックに戻った後、メディアの取材に応じなければならない。

e) レース終了直後、上位３人のドライバーは、メディア代表者がセッション前に発行するノートで規定されたレース前の手順を行う。

f) レースを４位以下で終えたドライバーは、レース終了後すぐにメディアの取材に応じなければならない。さらに、レース終了後に所属チームによる書面でのメディアセッションが行われていないドライバーは、メディア代表者が定めるグループセッションに出席しなければならない。

g) 各競技者はレース中、公認のテレビクルーによる取材に、少なくとも１人の上級広報担当者を対応させなければならない。

h) レース終了後１時間から２時間のあいだ、各競技者はチームのホスピタリティにおいて最低５分間、上級広報担当者１人をメディアの取材に対応させなければならない。

20 ミーティング

20.1　スプリントセッションが予定されている各競技会では、レースディレクターが議長を務めるミーティングが、P1開始３時間前、P1終了１時間後、予選終了１時間半後に開催される。１回目は全チームマネージャー、２回目と３回目は全ドライバーとチームマネージャーが出席すること。

20.2　スプリントセッションが予定されていない各競技会では、レースディレクターが議長を務めるミーティングが、P1開始３時間前、P2終了１時間半後に開催される。１回目は全チームマネージャー、２回目は全ドライバーとチームマネージャーが出席すること。

20.3　レースディレクターがそれ以外にミーティングが必要と判断した場合、レース開始３時間前に行われる。競技者には遅くともレース開始５時間前までに通知される。全ドライバーとチームマネージャーが出席すること。

21 競技中のコンポーネントのカバー

21.1　P1開始予定時刻29時間前からはいかなる時も、パドック、ガレージ、ピットレーン、グリッドにおいて、スクリーン、カバー、その他の遮蔽物によって車両の一部分でも隠すことを禁ずる。ただし、例えば防火などの機械的な理由のみで明らかにカバーが必要である場合は除く。

21.2　第21条１項に詳述の制限に加え、特に以下を禁ずる：

a) エンジン交換中またはガレージ内を移動中のエンジン、ギアボックス、ラジエーターにカバーをすること。

b) ピットレーンで、スタンドに置いて使用していない予備のウィングにカバーをすること。

c) 予備のフロア、給油リグ、工具を置く台車などを遮蔽物として使用すること。

21.3　以下については許可する：

a) 損傷した車両やコンポーネントを覆うカバー。

b) リアウィングの上に置いた深さ50mm以下の透明な工具箱。

c) グリッド上においてエンジンとギアボックスを覆う加熱または保温用カバー。

d) 車両を発進させるメカニックを火から守る目的で特別に製造されたリアウィング用カバー。

e) タイヤ製造者のコード番号を覆うカバー（FIAのバーコード番号ではない）。

f) 夜間、パルクフェルメに置かれた車両を覆うカバー。

g) 雨天時、ピットレーンやグリッドに置かれた車両を覆うカバー。

h) 技術規則第10条８項４号dおよび第10条８項５号に掲げるタイヤ加熱ブランケット。

22 ドライバー操作による可動式の車体

22.1 技術規則第３条10項10号で、ドライバー操作による可動式の車体（driver adjustable bodywork）が許可される。［技術規則の当該部分ではDrag Redaction System (DRS) について定めている。以下便宜的に、(driver) adjustable bodyworkをDRSと記すこととする］

a) DRSは、各サーキットのあらかじめ設定された作動区域でのみ作動させることができる。ただし、レースディレクターはその絶対的な裁量において、視界が悪い場合に状況が改善されるまでシステムをすべて無効にすることができる。

b) DRSが予選3セッション（Q1、Q2、Q3）のいずれかの最中に上記の理由で無効とされた場合、当該セッションの残り時間も無効のままとなる。

c) スプリントセッションおよびレース中の追い抜き機会増加のみを目的として、スプリントセッションやレースにおいて、スタートあるいはセーフティカー退去から２周を完了した後に、ドライバーはDRSを作動させることができる。

d) スプリントセッションやレースにおいて、電子制御装置（技術規則第８条２項参照）を通じてDRSが有効と通知された場合にのみ、ドライバーはこれを作動させることができる。これは、各サーキットのあらかじめ設定された検知箇所において先行するドライバーとの差が１秒以内である場合にのみ使用できる。

e) このシステムはドライバーが作動させた後、最初にブレーキを使用した時点で、電子制御装置によって無効にされる。

f) 視界不良または作動区域に黄旗が提示されている場合、レースディレクターはその絶対的な裁量で、視界が改善されるか黄旗が撤去されるまでシステムをすべて無効にできる。

g) FIAはDRSの規定の目的を達成するため、全競技者と協議のうえで上記の接近時間を調整することができるものとする。

h) 前車から１秒以内にいてDRS使用が許可される状況であることをドライバーに通知するシステムに障害が発生した場合、当該競技者はレースディレクターにシステムを無視する許可を求めることができる。この場合、当該競技者は、ドライバーが前車から１秒以内の距離にいる場合にのみDRSを使用することを保証する義務がある。

i) システム障害が復旧した場合、ドライバーは上記の無視はできない。レースディレクターは復旧したら当該競技者に通知するものとする。

23 競技会中の運用人員

23.1　本第23条においてのみ、以下のように定める：

a) 「クローズドイベント」とは、FIAと商業権者の独自の判断で決定され、パドックへのゲスト立ち入りを許可しないものとする。

b) 「オープンイベント」とは、FIAと商業権者の独自の判断で決定され、パドックへのゲスト立ち入りを許可するものとする。

23.2　クローズドイベントにおいて、フリー走行１回目（P1）開始予定時刻29時間前からレース公式順位発表までのあいだ、競技者はサーキットの制限区域内で研修生を含みチーム員を115人まで配置できる。また、サーキットの制限区域内にいるチーム員のうち、車両の運用に何らかの形で関わることができるのは58人までである。

23.3　オープンイベントにおいて、フリー走行1回目（P1）開始予定時刻29時間前からレース開始２時間後までのあいだ、競技者はサーキットの制限区域内で車両の運用に何らかの形で関わるチーム員を58人まで配置できる。ただし、最初のフォーメーションラップ開始45分前からレース開始予定時刻15分後までのあいだは、この人数を無制限とする。

23.4　なお、レースドライバー、接待、チームのモーターホーム、スポンサー、マーケティング、広報、警備、競技会への送迎トラックの運転のみに関連する職務の者は、運用人員とは見なされない。さらにこの期間中、運用人員でない者は以下の作業が許可される；

a) 貨物の積み下ろし（梱包や開梱は除く）。

b) 他のレースシリーズを援助するためだけの機材準備。

c) 展示用ガレージのプレゼンテーションの準備。

23.5　競技者は競技期間中、第23条２項および３項に掲げる58人に加え、12人の研修生を例外として受け入れることができる。ただし、どの研修生もこの立場で４以上の競技会に参加することはできない。

23.6　すべての運用人員、制限数から免除される人員、研修生、単一レース要員のリストが、各競技会の前に、FIAが提供する公式テンプレートを使用してFIAに提出されなければならない

23.7

a) スプリントセッションが予定されていない競技会では、第23条７項ｅ号の例外を除き、車両の運用に何らかの形で関係するチーム員が本第23条７項ｆ号からｈ号に定める制限時間内にサーキットの制限区域に立ち入ることを禁ずる。

b) スプリントセッションが予定されている競技会では、第23条７項ｅ号の例外を除き、車両の運用に何らかの形で関係するチーム員が本条第23条７項ｆ号からｇ号に定める制限時間内にサーキットの制限区域に立ち入ることを禁ずる。

c) なお、レースドライバーおよびケータリング、メディア、マーケティング、貨物の積み下ろし（梱包や開梱は除く）のみに関連する職務の者［原文はand / orのためこれらを兼務していても良い］は上記を免除される。

d) パドックに入ろうとする者に対し制限期間が設定されていることを示す警告板が、適切な時間帯に入り口の前に設置される。

e) 第23条２項、３項、５項に定められた運用人員には、以下が許可される：

i) 入り口の混雑を緩和するため、制限時間の30分前にパドックに入ること。および、

ii) 制限時間１および制限時間２の開始後1時間以内は、運動、食事、社交のみを目的としてサーキットにいつづけること。

この時間、該当の人員は車両の運用に必要な車両やコンポーネントの作業、およびコンピュータでのエンジニアリングなどの行為をしてはならない。従わない場合、該当する制限時間に対する違反として扱う。

f) 制限時間１：P1開始予定時刻42時間前からP1開始予定時刻29時間前まで。

g) 制限時間２：P1開始予定時刻18時間前からP1開始予定時刻４時間前まで。

h) 制限時間３：P3開始予定時刻14 ~~13~~時間前からP3開始予定時刻３時間前まで。モナコを除き、P2終了から制限時間３の開始まで無制限時間が４ ~~5~~時間を超える場合、超過分は制限期間３の開始時間に加算される。

23.8　競技者は選手権期間中、第23条７項および第38条２項の条件に対し以下の例外が認められる：

a) 制限時間１：選手権中に４ ~~8~~回の例外

b) 制限時間２：選手権中に３ ~~6~~回の例外。

c) 制限期間３および／または１つの競技会でP2（第38条２項ａ号i）以降にカバーで覆われた車両に対し：選手権中に２回の例外

d) なお、これらの例外は1つの競技会中に連続して利用することはできない。

e) 本条に違反した場合、競技者の両ドライバーはピットレーンからレースを開始し、第44条２項に定める手順に従わなければならない。

24 競技者の工場停止期間

24.1　全競技者は、７月および／または８月に連続14日間の操業停止期間を守らなければならない。この期間中に開催される２つの連続する競技会が17日しか離れていない場合は、連続13日間の停止期間を設けること。いずれの場合も、競技者は選手権開始から30日以内にFIAに対して停止期間を通知しなければならない。

24.2　停止期間中、競技者またはその関連会社は、競技者のためまたは競技者に代わって、以下の活動を行ったり第三者の供給業者に行うよう指示したりしてはならない：

a) 風洞の運用または使用。ただし第24条４項で特別に許可された場合を除く。

b) CFDシミュレーションのためのコンピュータ能力の運用または使用。ただし第24条４項で特別に許可された場合を除く。

c) 風洞部品、車両部品、テスト部品、工具の製作または開発。

d) 車両部品の組み立てまたは車両の組み立て。

e) 設計、開発、生産に携わる従業員、コンサルタント、下請け業者によるあらゆる作業（停止期間直後の競技会の準備のためにサーキットで行う作業を除く）。

24.3　競技者はその供給業者に停止期間の日程を通知しなければならず、また、上記の禁止行為を回避する意図での契約や取り決めはいっさい結んではならない。

24.4　停止期間中、以下は上記の違反と見なさない：

a) 停止期間前の競技会で重大な損傷を受けた車両に対し、FIAの合意のもとで行われる修理。

b) 走行・静止する展示車両の組み立てと整備で、現行車両の部品の製作、組み立て、整備を伴わないもの。

c) 風洞の運用または使用のうち、F1に直接関係のないプロジェクトのために実施されるもの、またはその時点で自身が停止期間中でない競技者のためまたは競技者

に代わって、設備の保守や調整のために行われるもの（ただし、競技規則附録７で制限付き風洞テストと定義される活動は除く）。

d) CFDシミュレーションのためのコンピュータの運用または使用のうち、F1に直接関係のないプロジェクトのために実施されるもの、またはその時点で自身が停止期間中でない競技者のためまたは競技者に代わって、システムやソフトウェアのアップグレードや維持のために行われるもの（ただし、手法の開発と見なされる活動や、競技規則附録７で制限付きCFDシミュレーションと定義される活動は除く）。

e) FIAの書面による事前承認を得たうえで、F1と無関係のプロジェクト支援のみを目的とする活動。

25 パワーユニット製造者の工場停止期間

25.1　全パワーユニット製造者は、第24条１項に掲げる操業停止期間を守らなければならない。ただし法律および／または労働組合が異なる休業週を課する国に置かれた工場を例外とし、この場合、これらの工場は２週間の操業停止期間のうち１週間を現地で課せられた週と置き換えることができる。これに当てはまるパワーユニット製造者は、当該停止期間中に従業員が稼働中の国に移動して働くことを認めない旨をFIAに対して宣言しなければならない。

25.2　停止期間中、パワーユニット製造者またはその関連会社は、製造者のためまたは製造者に代わって、以下の活動を行ったり第三者の供給業者に行うよう指示したりしてはならない：

a) 設計、開発、生産に携わる従業員、コンサルタント、下請け業者によるあらゆる作業（停止期間直後の競技会の準備のためにサーキットで行う作業を除く）。

b) 第25条４項で特別に許可された場合を除いた、テストベンチの運用または使用。停止期間中は、占有時間であれ稼働時間であれ、F1に関連するプロジェクトのための無制限テストベンチ時間を増やしてはならない。

c) 第25条４項で特別に許可された場合を除いた、シミュレーションのためのコンピュータ能力の運用または使用。

d) パワーユニット部品、テスト部品、車両部品、工具の製作または開発。

e) パワーユニット部品の部分組み立てまたはパワーユニットの組み立て。

25.3　パワーユニット製造者はその供給業者に停止期間の日程を通知しなければならず、また、上記の禁止行為を回避する意図での契約や取り決めはいっさい結んではならない。

25.4　停止期間中、以下は上記の違反と見なさない：

a) 展示車両のためのパワーユニットの組み立てと整備で、パワーユニット部品の製作、組み立て、整備を伴わないもの。

b) テストベンチまたはコンピュータ能力を利用した作業のうち、設備の保守や調整のためのもの（ただし、競技規則附録８で制限付きパワーユニットテストまたは試運転と定義される活動は除く）。

c) FIAの書面による事前承認を得たうえで、F1と無関係のプロジェクト支援のみを目的とする活動。

26 一般安全規定

26.1　公式の指示は、国際競技規則に定められた信号によってドライバーに与えられる。競技者はこれらに類似した旗やライトを使用してはならない。

26.2　本競技規則で別に定める場合を除き、練習走行、スプリントセッションにおいてピットレーンおよびトラックで適用される統制と安全規定はすべてレースと同一とする。

26.3　トラックで走行することを除き、競技者が路面（どの部分でも）のグリップを改変しようと試みることを禁ずる。

26.4　トラック上に車両が停止した場合、マーシャルはその車両が他の競技者の危険や妨げにならないよう可能なかぎり速やかに撤去する義務を負う。いかなる場合も、ドライバーは正当な理由なくトラック上に車両を停止させてはならない。

スプリントセッションまたはレース中に車両が機械的補助を受けて復帰した場合、競技審査委員会によってスプリントセッションまたはレースから失格とされることがある（第26条７項ｄ号および第57条３項に基づく場合を除く）。

26.5　車両を放棄するドライバーは、ギアをニュートラルにするかクラッチを切り、ERSを停止させ、ステアリングホイールを固定した状態で離れなければならない。

26.6　国際競技規則または本競技規則で特別に認められる場合を除き、パドック、競技者指定ガレージエリア、ピットレーン、スターティンググリッド以外で、ドライバー以外の者は停止した車両に触れてはならない。

26.7　各練習走行の15分前から５分後までのあいだ、およびスプリントセッションとレースの直前に行われるフォーメーションラップの開始から最後の車両がパルクフェル

メに入るまでのあいだは、以下を除き、コース上、ピット入口、ピット出口への立ち入りを禁ずる。

a) マーシャルまたはその他の権限を与えられた者が職務を遂行する場合。

b) マーシャルから許可を得て運転または徒歩で移動するドライバー。

c) フォーメーションラップにおいて、自力で発進可能な全車両がグリッドを離れた後、車両を押すか、グリッド上の機材を片付けるチーム員。

d) スプリントセッションまたはレースの開始後に、マーシャルがグリッドから車両を取り除くのを手伝うチーム員。

26.8 スプリントセッションおよびレース中は、外部始動装置の使用が認められているピットレーンまたは競技者指定ガレージエリアを除き、スターターでのみ始動が可能である。

26.9 練習走行、スプリントセッションまたはレースに出場するドライバーは、国際競技規則に定められているレーシングスーツ、ヘルメット、頭頸部支持具をつねに着用していなければならない。

26.10 ドライバーは、深刻な機械的異常に見舞われた場合、安全が確保され次第トラックを離れなければならない。

26.11 インターミディエイトタイヤまたはウェットタイヤを装着する場合、技術規則第14条３項に掲げるライトをつねに点灯していなければならない。リアライトが点灯しない場合、ドライバーを停止させるか否かがレースディレクターの裁量に委ねられる。このように車両を停止させた場合、ドライバーは修理後に復帰することができる。

26.12 練習走行、スプリントセッション、レースでは、１つの競技者あたり12人のチームメンバーのみがシグナリングエリアに立ち入ることができる。

26.13 FIAの許可がないかぎり、16歳未満の者が以下の時間帯にピットレーンに立ち入ることを禁ずる：

a) 各練習走行の15分前から５分後まで。

b) レコノサンスラップのためにピット出口が開放される15分前から、スプリントセッションまたはレース終了後に最後の車両がパルクフェルメに入るまで。

26.14 レースディレクター、競技長、医療代表者は、競技会中いつでもドライバーに診察を受けるよう要求することが可能である。

事故の後に医療警告灯が閾値を超えたことを示した場合、ドライバーは即座に競技会のメディカルサービスによる診察を受けなければならず、医療代表者はこの診察に最も適した場所を決定する。

26.15 主催者は、各競技者に容量5kgの消火器を少なくとも２つ用意し、それらが適切に動作することを確実にしなければならない。

26.16 FIAが警備目的として明示的に許可したものを除き、トラック、ピットレーン、パドック、観客席への動物の持ち込みを禁ずる。

26.17 第57条および第58条で許可された場合を除き、タイヤブランケットはスプリントセッションおよびレース中のいかなる時もピットレーンに持ち込んではならず、タイヤがピットストップエリアに運ばれる前に取り外されなければならない。

26.18 スプリントセッションまたはレース中断の場合を除き、ドライバーによってサーキット上に一時的にでも放棄された車両は、そのセッションから離脱したものと見なす。例外的に、スプリントセッションまたはレースの中断中にサーキット上に放棄された車両は、セッション再開時に参加が認められる場合がある。ただし、その車両が故障、損傷、または優位を得るために放棄されたのではないことを条件とする。

27 予備の車両

27.1　各競技者は、競技会中のいかなる時も、使用できる車両を２台までしか持つことができない。

27.2　サバイバルセルに下記以外のコンポーネントが装着されている場合、サバイバルセルを構成するアセンブリー（技術規則第12条１項に定義される）と追加コンポーネントはこの文脈において車両と見なす：

a) 全体または一部がサバイバルセルの中に組み込まれているコンポーネント。ただし、技術規則第５条１項８号に定めるエネルギー貯蔵装置［Energy Store/ES エネルギーストア］は例外とする。

b) 技術規則第10条１項１号に定義されるスプリング式サスペンションのフロントアクスルコンポーネント。

c) 技術基準第10条５項に定義されるステアリング部。

d) 側面衝突構造体。

e) サバイバルセルに恒久的に接着されたコンポーネント。

f) サバイバルセルに取り付けられている留め具（エンジンマウントなど）。

28 パワーユニットの使用

28.1　2022-2025年の選手権の競技会で使用できるパワーユニットは、レースプールに持ち込まれた日付の時点で、技術規則附録４に定義される最新の（提出・承認済みの）公認申請書に適合する要素のみで構成されているものとする。［パワーユニット製造者は、供給する年の３月１日までにパワーユニット仕様の公認（ホモロゲーション）を受けるための申請書を提出しなければならない。申請書は年間に１通で、承認されると2025年まで有効となる。cf.技術規則附録４の第２条「公認申請書」］

28.2　複数の競技者のために運転する場合（下記第28条４項参照）を除き、また以下に掲げる追加の条件に従って、ドライバーは１回の選手権で内燃エンジン（ICE）を３機、モータージェネレーターユニット（MGU-H）を３機、ターボチャージャー（TC）を３機、エネルギー貯蔵装置（ES）を２機、電子制御装置（CE）を２機、モータージェネレーター運動ユニット（MGU-K）を２機、エンジン排気システム一式を構成する４要素を各８組まで使えるものとする。本項においてエンジン排気システムの一式は、プライマリーLHS、プライマリーRHS、セカンダリーLHS、セカンダリーRHS［エンジンの左右（LHS/RHS）それぞれで、気筒に接続される３本の第１（プライマリー）排気管と、それらを１本に集合させた第２（セカンダリー）排気管の部分］の４要素で構成されるものと見なす。

28.3　選手権期間中、第28条２項に定める数を超えるパワーユニット構成要素（エレメント）を使用したドライバーには、各構成要素が使用された最初の競技会においてグリッド降格を科する。罰は以下に従って適用され、累積する：

a) 初めて追加の構成要素を使用：10グリッド降格

b) 次に追加の構成要素を使用：５グリッド降格

７つの構成要素はいずれも、その車両のタイミングトランスポンダーがピットレーンを離れたことを示した時点で使用されたものと見なす。

１回の競技会中にドライバーが罰の対象となる同一の構成要素を複数使用した場合、最後に装着された構成要素のみを、以降の競技会において処罰なしに使用することができる。

28.4　選手権期間中にドライバーが交代した場合、元のドライバーのパワーユニット使用数は交代後のドライバーに引き継がれる。［原文直訳は「パワーユニットの使用を決定するうえで、交代後のドライバーは元のドライバーと見なすものとする」］

28.5　FIAはパワーユニット製造者と協議のうえ、パワーユニットが競技会で初めて使用される前に重要な部品を確実に修復・交換不可能にするため、関連構成要素に封印を施すものとする。上記第28条２項に定義された排気の構成要素は、取り外せないかつ一意の印をしなければならない。その印はパワーユニットがシャーシに搭載される際、直接または光学機器を用いて直ちにはっきりと視認できるようにする必要がある。

競技会と競技会のあいだ、確実に走行や分解を不可能とするため、レース後のパルクフェルメ終了後２時間以内に、使用済みの全パワーユニット構成要素に追加の封印が施される。封印の方法については、技術代表者と合意しなければならない。

FIAに申請することで、これら追加の封印は、パワーユニット構成要素が必要となる次の競技会のP1開始予定時刻24時間前に取り外されるものとする。このような構成要素はすべて、車両に装着されていないときは競技者の指定ガレージエリア内に置いておかなければならず、競技会参加資格を有する車両に装着されているとき以外は、競技会中いかなる時でも始動できない。

パワーユニットの関連コンポーネントが初めて使用された後、FIAの封印が損傷または取り外された場合、それらの部品はFIAの監視下で取り外されないかぎり再使用できない。

29 数量制限コンポーネント（RNC）の使用

29.1　数量制限コンポーネント（Restricted-Number Components / RNC）とは、選手権の競技会において、ドライバーが使用可能な数に制限があるコンポーネントのことである。

29.2　それぞれのRNCに対し、ドライバーは選手権全体で最大数の構成要素（エレメント）を使用できる。RNCの最大数は、本項の表に従い［原文 in accordance ~~to~~ が in accordance with に訂正された］、選手権の競技会数に応じて変化する。

a) 任意のRNCに対し、ドライバーに許された最大数を超える構成要素を使用した場合、使用した最初の競技会でグリッド降格を科する。

b) 処罰は、~~追加RNCが初めて使用された場合と、それ以降で~~表の該当欄に従う~~って変化する~~。

c) 同一のギアボックスアセンブリーに２つのRNCを追加し、それぞれ初めて使用した場合、２つの罰を合算するのではなく、表の２種類のRNCに記載された罰の最大値とする。

d) 追加のRNCはいずれも、その車両のタイミングトランスポンダーがピットレーンを離れたことを示した時点で使用されたものと見なす。

RNC	定義する条文	レース数に対するRNCの割り当て						追加数に対する罰（グリッド降格）		~~1季目の追加配分~~
		20以下	21	22	23	24	25	~~初回~~	~~2回目以降~~	
ギアボックスケースとカセット	技術規則第９条１項５号・７号	4	4	4	4	5	5	5	~~5~~	~~0~~

ギアボックスの駆動系、ギアチェンジコンポーネント、付属コンポーネント	技術規則第９条１項２号・３号・４号	4	4	4	4	5	5	5	~~5~~	~~0~~

29.3　以下の例外および規定が適用される。

a) RNCは以下の条件で、競技会と競技会のあいだに保守または修理作業を行うことができる：

i) 作業の内容がFIAに承認され、全競技者に通知されていること。

ii) 競技者は、本項の規定が完全に遵守されていることをFIAに認めさせるために、実施した修理の正確な記録、写真撮影、部品番号の記録などといった必要な措置をすべて講ずること。

iii) 技術代表者が明らかな物理的損傷を認めた場合、チェンジギア、ドグリング、リバース（ファイナルドライブ、リダクションギアを除く）は、競技会中いつでも監督の下で同一仕様の他の部品に交換できる。

b) FIAが明示的に許可した場合を除き、競技会と競技会のあいだにRNCの重要な部品を交換することはできない。

c) FIAの同意を得て（かつFIA単独の裁量により）、以下の場合は上記表の該当欄の数を増やすものとする。

i) 使用されるRNCのうちパワーユニットRNCに関して、新規のパワーユニット製造者（附録６に定義）により供給される場合。

ii) 当該競技者が選手権に初めて参加する場合。

d) 選手権シーズン期間中にドライバーが交代した場合、元のドライバーのRNC使用数は交代後のドライバーに引き継がれる。［原文直訳は「RNCの使用数を決定するうえで、交代後のドライバーは元のドライバーと見なすものとする」］

e) １回の競技会中にドライバーが罰の対象となる同一のRNCを複数使用した場合、最後に装着された構成要素のみを、以降の競技会において処罰なしに使用することができる。

f) 本条の規定で適用される罰は累積し、それが発生した競技会でのみ適用する。

g) 選手権期間中、P1および／またはP2において４回、競技者はRNCの割り当て以外のギアボックスアセンブリーを使用できる。このギアボックスアセンブリーは技術規則第９条５項および第９条７項２号に定められた公認要件に適合させる必要はない。

29.4 FIAは、各RNCについて第29条２項の規定を完全に満たすことを確実にするため、適切な識別方法を決定する。これには封印の使用、部品番号のスキャン、競技会と競技会のあいだ密閉可能な適切な容器の使用、またはFIAが決定し競技者に正式に通知されたその他の方法を伴う場合がある。

a) 封印は、関連する競技者またはパワーユニット供給者と協議のうえで取り付けられる。

b) RNCを初めて使用した後、FIAの封印が損傷または取り外された場合、このRNCはFIAの監視下で封印が取り外されないかぎり再使用できない。

30 選手権でのタイヤ供給と競技会中のタイヤ制限

30.1 タイヤの供給

a) FIAに指定された単一のタイヤ製造者（指定タイヤ供給者）は、以下を供給することを請け負わなければならない：

i) 各競技会につき３種類の仕様のドライタイヤ。それぞれのドライタイヤは、車両がトラック上にあるときに見分けがつかなければならない。

ii) 所定の競技会では、指定タイヤ供給者からFIAへの提案により、全競技者に評価用のドライタイヤが１種類追加される場合がある。このような追加の仕様については、当該競技会開始の遅くとも１週間前までに競技者に通知される。

iii) スプリントセッションが行われない競技会においてシーズン中に２回まで、指定タイヤ供給者からFIAへの提案により、全競技者に評価用のドライタイヤが追加される場合がある。どちらかの競技会が天候などの問題で評価に適さないと判断された場合、３つ目の予備の競技会で追加のドライタイヤを使用できる。

iv) 各競技会につき１種類の仕様のインターミディエイトタイヤ。

v) 各競技会につき１種類の仕様のウェットタイヤ。

30.2 競技会中のタイヤの数量、選択、仕様

a) 第30条１項ａ号ii、iii、第30条５項ｅ号、ｆ号、ｇ号、ｐ号に基づき供給される追加のタイヤを除き：

i) スプリントセッションが予定されている競技会では、ドライバーが競技会中に使用できるドライタイヤを12組、インターミディエイトタイヤを４組、ウェットタイヤを３組までとする。

ii) スプリントセッションまたはRQFが予定されておらず、第30条１項ａ号iiiに基づく追加タイヤが供給されない競技会では、ドライバーが競技会［a Competition］中に使用できるドライタイヤを13組、インターミディエイトタイヤを４組、ウェットタイヤを３組までとする。

iii) スプリントセッションが予定されておらず、第30条１項ａ号iiiに基づく追加タイヤが供給される競技会では、ドライバーが競技会中に使用できるドライタイヤを12組、インターミディエイトタイヤを４組、ウェットタイヤを３組までとする。

iv) RQFが予定され、第30条１項ａ号iiiに基づく追加タイヤが供給される競技会では、ドライバーが大会［an event］中に使用できるドライタイヤを11組、インターミディエイトタイヤを４組、ウェットタイヤを３組までとする。

b) タイヤの完全なセットは２本のフロントタイヤと２本のリアタイヤで構成されると見なし、そのすべてが同一の仕様かつFIAに割り当てられたものでなければならないが、同一仕様のセットは予選セッション後に交ぜてよい。

c) 指定タイヤ供給者の同意を得てFIAが別に定めないかぎり、以下i、ii、iiiについては各競技会の２週間以上前に、ivについては各競技会の４週間以上前に、FIAは当該競技会に関する以下の情報を全競技者に提供する：

i) 指定タイヤ供給者が供給するドライタイヤの仕様。

ii) レースで使用義務のあるドライタイヤの仕様（２種類まで）。

iii) RQFが予定されていない競技会においては、Q3で使用義務のあるドライタイヤの仕様（これはつねに、３種類のうちもっとも柔らかいものである）。

iv) 第30条１項ａ号iiiに基づく追加タイヤの有無と、その状況

・これらの追加タイヤに関して；ドライバーごとおよび各競技者のタイヤの数量、各競技者の予想される走行計画。

・これらの追加タイヤ以外のタイヤに関して；タイヤの仕様と電子的返却時期の変更。

・競技会が追加タイヤの評価に適さない状況と判断された場合に採用される手順、タイヤの数量、仕様。

d) 指定タイヤ供給者の同意を得てFIAが別に定めないかぎり、ドライバーには以下の仕様のドライタイヤが割り当てられる：

i) スプリントセッションが予定されている競技会では：

・ハードタイヤ２組

・ミディアムタイヤ４組

・ソフトタイヤ６組

ii) スプリントセッションまたはRQFが予定されておらず、第30条１項ａ号iiiに基づく追加タイヤが供給されない競技会では：

・ハードタイヤ２組

・ミディアムタイヤ３組

・ソフトタイヤ８組

iii) スプリントセッションまたはRQFが予定されておらず、第30条１項ａ号iiiに基づく追加タイヤが供給される競技会では：

・ハードタイヤ２組

・ミディアムタイヤ３組

・ソフトタイヤ７組

・評価用追加タイヤ

iv) RQFが予定されている競技会では：

・ハードタイヤ３組

・ミディアムタイヤ４組

・ソフトタイヤ４組

e) 上記の選択が行われた後、技術代表者は、指定タイヤ供給者が用意したタイヤの在庫の中から、各ドライバーにタイヤを割り当てる。

f) ドライバーは、自分に割り当てられたタイヤのみを使用できる。

30.3 タイヤの管理

a) 競技会で使用する全タイヤの外側のサイドウォールに、固有の識別マークを付けなければならない。

b) 不可抗力（競技審査委員会が認めたもの）を除き、競技会で使用する予定の全タイヤは、割り当てのために競技会の開始前に技術代表者へ提出されなければならない。

c) 技術代表者は絶対的な裁量で、競技会中のいつであっても、指定タイヤ供給者が競技会場に用意したタイヤの中から競技者またはドライバーに使用させる代替のタイヤを選択できるものとする。

d) １本の未使用タイヤを別の同じ未使用タイヤと交換したい競技者は、両方のタイヤを技術代表者に提出しなければならない。

e) 識別のないタイヤを使用した場合、レースのグリッド降格、スプリントセッションやレースでの失格となる場合がある。

30.4　タイヤの返却

a) タイヤの正式な返却は、「FIAレースチームクライアント（FIA Race Team Client）」を使用して電子的に行われる。競技会中にシステムに問題があり、FIAから指示があった場合、競技者はタイヤ返却データを電子メールにてCSVファイル形式で提出するよう求められる。

b) 電子的に返却されたタイヤは、次のセッションの開始前に指定タイヤ供給者へ物理的にも返却されなければならない。

30.5　タイヤの使用

a) すべてのタイヤは、FIAと指定タイヤ供給者が各競技会前に発行する規定（本競技規則附録に記載の追加・修正手順、またはFIAと指定タイヤ供給者から直接伝達されたものを含む）に従って運用しなければならない。

b) 競技会中は、第30条２項ａ号に定められたタイヤセットのみを使用できる。

スプリントセッションまたはレース中に、異なる仕様または割り当てられたもの以外のタイヤを使用したドライバーは、ピットに戻り同じ仕様のタイヤ［「または割り当てられたタイヤ」が抜けている？］に交換するまで、トラックのコントロールラインを2回以上通過してはならない。このタイヤ交換を行わなかったドライバーには、第54条３項ｄ号の罰を科するものとする。なお、異なる仕様のタイヤセットはレース中に使用された仕様の数に算入されない。

c) タイヤは、その車両のタイミングトランスポンダーがピットレーンを離れたことを示した時点で使用されたものと見なす。

d) 追加ドライバーを起用する場合（第32条４項、５項、６項、７項参照）、元のドライバーに割り当てられたタイヤを使用しなければならない。

e) 第30条１項ａ号iiに基づく追加仕様のドライタイヤは、P1およびP2で使用できるよう各ドライバーに２組ずつ割り当てられる。このようなタイヤはP2終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

f) スプリントセッションが予定されている競技会で、P1または予選のいずれかにウェット宣言が出された場合、いずれかのセッションでインターミディエイトタイヤを使用したドライバーに１組のインターミディエイトタイヤが追加される。この場合、使用済みのインターミディエイトタイヤ１組は、スプリントセッション開始前に電子的に返却しなければならない。

P1と予選でウェット宣言が出されず、P2でウェット宣言が出される可能性が高いとFIAが判断した場合、全ドライバーに１組のインターミディエイトタイヤが追加される。この場合、１組のインターミディエイトタイヤはスプリントセッション開始前に電子的に返却しなければならない。

スプリントセッションでインターミディエイトタイヤまたはウェットタイヤが使用された場合、全ドライバーに１セットのインターミディエイトタイヤが追加される。

g) スプリントセッションが予定されていない競技会で、P1または予選のいずれかにウェット宣言が出された場合、いずれかのセッションでインターミディエイトタイヤを使用したドライバーに１組のインターミディエイトタイヤが追加される。この場合、使用済みのインターミディエイトタイヤ１組は、予選開始前に電子的に返却しなければならない。

P1とP2でウェット宣言が出されず、P3でウェット宣言が出される可能性が高いとFIAが判断した場合、全ドライバーに１組のインターミディエイトタイヤが追加される。この場合、１組のインターミディエイトタイヤは予選開始前に電子的に返却しなければならない。

h) 第30条２項ａ号iに基づき各ドライバーに割り当てられた12組のドライタイヤから：

i) Q3で使用義務のあるタイヤ１組は、Q3の前に使用・返却できない。Q3に進出していない場合も、このタイヤは第40条６項に定める車両のカバー時間までに返却しなければならない。

ii) レースで使用義務のある仕様のタイヤ２組は、レース前に返却できない。なお、この仕様が２種類ある場合は、それぞれの仕様１組ずつを返却できない。

残りの９組から：

iii) １組をP1終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

iv) さらに１組を第40条６項に定める車両のカバー時間までに電子的に返却しなければならない。これは、第30条５項ｈ号iに言及したセットに追加されるものである。

v) Q3で使用義務のあるタイヤの仕様は、予選での使用が許されるドライタイヤのみである。

vi) P2でもっとも多い周回数を走ったタイヤを、P2終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

vii) もっとも多い周回数を走ったタイヤを、スプリントセッション終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

i) 第30条２項ａ号iiに基づき各ドライバーに割り当てられた13組のドライタイヤから：

i) Q3で使用義務のあるタイヤ１組は、Q3の前に使用・返却できない。Q3に進出していない場合も、このタイヤは第40条６項に定める車両のカバー時間までに返却しなければならない。

ii) レースで使用義務のある仕様のタイヤ２組はレース前に返却できない。なお、この仕様が２種類ある場合は、それぞれの仕様１組ずつを返却できない。

残りの10組から：

iii) ２組をP1終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

iv) さらに２組をP2終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。もしP1とP2の両方でウェット宣言が出されるか中止となった場合、ドライバーはこれらのうち１組を保持できるが、P3終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

v) さらに２組をP3終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

j) 第30条２項ａ号iiiに基づき各ドライバーに割り当てられた12組のドライタイヤから：

i) Q3で使用義務のあるタイヤ１組は、Q3の前に使用・返却できない。Q3に進出していない場合も、このタイヤは第40条６項に定める車両のカバー時間までに返却しなければならない。

ii) レースで使用義務のある仕様のタイヤ２組はレース前に返却できない。なお、この仕様が２種類ある場合は、それぞれの仕様１組ずつを返却できない。

残りの９組から：

iii) １組をP1終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。ただし第32条４項ｃ号の規定に従ってドライバーが交代した場合、２組を返却すること。

iv) １組のミディアムタイヤはP2の前に使用も返却もできない。この１組とさらに１組（計２組）は、以下の場合を除き、P2終了後２時間前に返却しなければならない：

i) 第32条４項ｃ号に基づきP1で交代していたドライバーは１組を返却すること、

ii) または、P1とP2の両方でウェット宣言が出されるか中止となった場合、ドライバーはこれらのうち１組を保持できるが、P3終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

~~P1とP2の両方でウェット宣言が出されるか中止となった場合、ドライバーはこれらのうち１組を保持できるが、P3終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。~~

v) さらに２組をP3終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

k) 第30条２項ａ号ivに基づき各ドライバーに割り当てられた11組のドライタイヤから：

i) Q1ではハードタイヤだけを使用可能である。ただし、ウェット宣言が出された場合は任意のタイヤを使用してよい。

ii) Q2ではミディアムタイヤだけを使用可能である。ただし、Q1かQ2のいずれかでウェット宣言が出された場合は任意のタイヤを使用してよい。

iii) Q3ではソフトタイヤだけを使用可能である。ただし、予選セッションのいずれかでウェット宣言が出された場合は任意のタイヤを使用してよい。

iv) レースで使用義務のある仕様のタイヤ２組はレース前に返却できない。なお、この仕様が２種類ある場合は、それぞれの仕様１組ずつを返却できない。

残りの９組から：

v) １組をP1終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

vi) さらに１組をP2終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。もしP1とP2の両方でウェット宣言が出されるか中止となった場合、ドライバーはこれらのうち１組［原文 one of these sets だが、本来のドライの場合も返却は１組なので this set -「この１組」？］を保持できるが、P3終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

vii) さらに２組をP3終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

l) その日の走行を終えたタイヤがすべて電子的に返却されたら、指定タイヤ供給者は各ドライバーの残りタイヤ一覧を公表する。

m) フリー走行中、インターミディエイトおよびウェットタイヤはレースディレクターがウェット宣言を出した場合にのみ使用できる。宣言後からセッションの残り時間は、インターミディエイト、ウェット、ドライタイヤを使用してよい。

n) インターミディエイト、ウェットタイヤを使用しないかぎり、ドライバーはレース中に異なる仕様のドライタイヤを少なくとも２種類使用しなければならない。うち少なくとも１種類は第30条２項ｃ号iiで定める使用義務のある仕様であること。レースが中断され再開不可能な場合を除き、本項に違反したドライバーはレース失格となるものとする。

レースが中断され再開不可能な場合、２種類の仕様のドライタイヤを使えなかったドライバーのレース走破時間に30秒を加算する。

o) 大雨のためにセーフティカー先導によってフォーメーションラップがスタートした場合（第49条参照）、または第58条11項ａ号に基づきスプリントセッションやレースが再開した場合は、セーフティカーがピットに戻るまでウェットタイヤ使用を義務づける。

このような状況でセーフティカー出動中にウェットタイヤを使用していないドライバーには第54条３項ｄ号の罰を科する。

p) 第30条１項ａ号iiiに基づく追加のドライタイヤは、P2で使用するために各ドライバーに割り当てられる。もし悪天候などでP2がタイヤ評価に適さない場合タイヤは供給されず、FIAの勧告に従って予備の競技会に持ち越される。タイヤが供給されなかったり、ウェット宣言が出たりしないかぎり、全ドライバーはP2において指定タイヤ供給者が指示する走行計画に従って各人同じ周回数をこのタイヤ

で走らなければならない。このとき使用できるタイヤは第30条１項ａ号iiiで割り当てられたものだけである。［例：2022年アメリカGPのP2では、P1の走行機会を若手ドライバーに譲った３人を除く（cf. 第30条７項）全員が26周走行した］

i) この追加タイヤ評価セッションに参加するドライバーは、スーパーライセンスまたはフリー走行スーパーライセンスを所持し、かつF1競技会に一度でも出場した経験がなければならない。

ii) テスト用部品、テスト用ソフトウェア、コンポーネント、セットアップの変更

テスト用部品とテスト用ソフトウェアは許される。しかしながら、車両の仕様、構成、セットアップは固定しなければならない。機械的なセットアップの変更、ドライバーコントロールの変更、ソフトウェアとコンポーネントの変更［software and component changes］は、タイヤを正しく評価するためか、タイヤテストを完了するために必要な場合にのみ許される。セットアップの変更とドライバーコントロールの変更は事前にタイヤ供給者の同意を、コンポーネントとソフトウェアの変更［component and software changes］はFIAの承認を得ること。コンポーネントの交換はオリジナルが破損した場合に同一仕様のものとであれば認める。例外として、同一仕様のコンポーネントを用意できない場合は、過去に競技会またはTCCで使用された異なる仕様のコンポーネントで承認を受けることができる。

iii) 追加センサーおよび記録

タイヤの状態や性能を測定するため車両に追加のセンサーを取り付ける場合、事前に指定タイヤ供給者およびFIAと合意しなければならない。センサーから収集されたデータは、テストセッション終了後、適切な時期に指定タイヤ供給者と共有しなければならない。指定タイヤ供給者は、チーム固有の情報を削除したうえでそのデータを他の競技者と共有してもよい。

iv) 第30条１項ａ号iiiに基づき割り当てられた追加タイヤは、P2終了後２時間以内に電子的に返却しなければならない。

30.6　タイヤのテスト

a) 競技者が、競技会あるいは競技会前に指定タイヤ供給者からリムに装着されたタイヤを受領した時点以降、取り付けを意図したF1車両以外のリグ、シミュレータ、車両にはいっさい使用できない。

b) いかなる時であれ競技者に供給されたタイヤは、固有の鉛直力、転がり抵抗、空気抵抗を除き、原寸大F1タイヤの回転で生じる力および／またはモーメントを測定するリグや車両（競技者が所有または借用しているもの。FIAグレード１とFIAグレード1Tサーキットを走行するF1車両を除くが、ロードシミュレータはいかなる種類であっても不可）にいっさい使用してはならない。

c) F1のリグ製造者が製品の保証試験を行う目的でのみ、抗力を制御・測定するリグにタイヤを使用することができる。

30.7 第30条５項ｐ号の規定にかかわらず、ドライバーが第32条４項ｃ号の規定に従って他のドライバーと交代したためP1に参加できない場合、そのドライバーはP2セッションの最初45分間に第30条１項ａ号iiiで割り当てられた以外のタイヤを使用できるものとする。この例外は、各競技者につき選手権期間中１回だけ認められる。

a) ドライバーは第30条５項ｐ号iの規定に従うこと。

b) 車両は下記第30条７項ｃ号の例外を除き、第30条５項ｐ号iおよびiiiの規定に従うこと。

c) P2セッションの最初45分間は、第30条５項ｐ号iiの規定にかかわらず、機械的なセットアップの変更とドライバーコントロールの変更が許される。これらは、タイヤを正しく評価するためまたはタイヤテストを完了する目的で行う必要はなく、タイヤ供給者に事前の同意を得なくてもよい。

d) P2セッション45分経過後は第30条５項ｐ号iiの規定がすべて適用され、機械的なセットアップ変更やドライバーコントロール変更は第30条５項ｐ号iiに記載の理由以外では認められず、また事前にタイヤ供給者の同意を得なければならない。

e) 追加タイヤは第30条５項ｐ号ivに従って返却しなければならない。

31 車両検査

31.1　競技者はP1開始の４時間前から自身の車両に最初の車検を実施し、P1開始２時間前までに必要事項をすべて記入した申告書を提出することが求められる。

申告書の書式はFIAが提供する。

31.2　技術代表者の書面による事前許可がないかぎり、この期限を守らない競技者は競技審査委員会に付託される。

31.3　いかなる車両も、第31条１項に掲げる申告書が提出され、その申告書が完全かつ正確に記入されていると技術代表者が認めたことを競技者に示すまでは、競技会に参加することはできない。

31.4　最初の車検（第31条１項参照）後にサバイバルセルを変更した全競技者は、技術代表者に承認を得るために新しく申請書を仕上げなければならない。ただし、そのような車両は翌日まで使用できない。

31.5　車検員は：

a) 競技会中のいつでも車両や競技者の適格性を確認できる。これには、第40条６項に基づき予選またはスプリントセッションの後にカバーがされた後の最大１時間、第40条８項に基づきレースのフォーメーションラップ開始予定時刻前にカバーを外した後の最大１時間、およびレース後の最大１時間などが含まれる。

b) 車両が適格性や適合性を十分に満たしているか確認するため、競技者に車両の解体を要求できる。

c) 本項に記載されている権限の行使に伴う妥当な費用の支払いを、競技者に請求できる。

d) 必要と見なした部品やサンプルの提供を競技者に要求できる。

31.6　レースディレクターや競技長は事故に遭遇した車両を停止させ、検査を受けるよう要求できる。

31.7　適格性の検査と車検は、正規に任命された競技役員が行う。この競技役員はパルクフェルメの運用にも責任を持ち、単独で競技者に指示を与える権限を持つ者のことである。

31.8　競技審査委員会は、競技会中に車両が検査されるたびにその結果を公表する。車両が技術規則に違反していた場合を除き、公表する結果に具体的な数値は記載されないものとする。

32 ドライバーの変更

32.1　選手権期間中、競技者には最大４人のドライバーの起用が許される。

32.2　ドライバーの変更は、スプリントセッションが予定されている競技会ではフリー走行２回目（P2）開始前、スプリントセッションが予定されていない競技会では予選開始前であれば、いつでも行うことができる。ただし、最初の車検後の変更は競技審査委員会の同意を得なければならない。不可抗力の理由による追加の変更は別途検討される。

32.3　新規のドライバーは選手権の得点を獲得できる。

32.4　第32条１項の規定に加え、各競技者は以下の条件においてP1とP2に追加ドライバーを起用できる：

a) P1開始予定時刻24時間前までに、競技者が各セッションで使用する予定の車両とドライバーをFIAに通知すること。P1開始予定時刻２時間前以降の変更は、競技審査委員会の同意を得た場合にのみ可能である。

b) １回のセッションで起用するドライバーが２人までであること。

c) 選手権期間中に1回、競技者は２台の車両それぞれに対して、選手権のレース出場経験が２戦以下のドライバーを起用しなければならない。各競技者は、起用するドライバーの詳細を当該競技会開始７日前までに書面でFIAに通知すること。

d) そのドライバーに割り当てられた競技番号をつけていること。

e) 追加ドライバー用に割り当てられるパワーユニット、RNC、タイヤを使用すること。

f) そのドライバーがスーパーライセンスまたはフリー走行スーパーライセンスを所持していること。

32.5　競技者が指名したドライバーの１人が、最初の車検後のある段階で運転不可能になり、競技審査委員会がドライバーの交代に同意した場合、交代後のドライバーは元のドライバーに割り当てられたエンジン、ギアボックス、タイヤを使用しなければならない（第28条２項、第29条、第30条５項参照）。

~~32.6　スプリントセッションが予定されている競技会では、フリー走行２回目（P2）開始前であればいつでも変更できる。ただし、P1開始予定時刻２時間前以降に申告された変更については、競技審査委員会の同意を得なければならない。~~

33 運転

33.1　ドライバーは、１人で、支援なしに運転しなければならない。

33.2　ドライバーは、サーキットでの運転行動に関する国際競技規則の規定をつねに遵守しなければならない。

33.3　ドライバーは、トラックを使用するためにあらゆる合理的努力をしなければならず、正当な理由なくしてトラックを外れてはならない。

車両のどの部分もトラックに接触していない場合、ドライバーはトラックを外れたと判断される。なお、トラックの端を規定する白線はトラックの一部と見なされるが、縁石はそうではない。

車両がトラックから外れた場合、安全にかつ持続的な優位を得ることがない場合にかぎり、ドライバーは再びトラックに戻ることができる。レースディレクターの絶対的な裁量により、ドライバーはトラックを外れることによって得た優位のすべてを返上する機会が与えられる場合がある。

33.4　いかなる時も、不必要に遅く、不規則に、また他のドライバーやその他の人に危険を及ぼしうると見なされる方法で車両を運転してはならない。

34 ピット入口、ピットレーン、ピット出口

34.1　第１セーフティカーラインからピットレーン始点までの区間を「ピット入口（pit entry）」と呼ぶ。

34.2　ピットレーン終点から第２セーフティカーラインまでの区間を「ピット出口（pit exit）」と呼ぶ。

34.3　ピットレーンでは、いかなる時も車両は自己の動力で後退してはならない。

34.4　ピットレーンを２つのレーンに分け、ピットウォール側のレーンを「ファストレーン」（幅3.5m以下でよい）、ガレージ側のレーンを「インナーレーン」と呼ぶ。

車両に何らかの作業が可能な区域はインナーレーンのみであるが、第43条３項、第44条２項、第57条に基づきピットレーン終点にいる場合は除く。ただしこの際も、ピットレーンを離れようとする他の車両の妨げになる可能性がある場合は、ファストレーンで作業を行うことはできない。

34.5　FIAは、各競技者が作業できるガレージとピットレーン内の区域を均等に割り当て、これらの指定ガレージエリア内に、練習走行、スプリントセッション、レース中のピットストップを行うことができる場所を１つ指定するものとする。

34.6　ピットレーンでは、車両のどの部分も動力装置を用いて持ち上げてはらない。

34.7　競技会のあいだ、ピットレーンには80km/hの速度制限が課せられる。ただしこの制限速度は安全代表者の勧告を受けたレースディレクターが変更できる。

a) 練習走行中にドライバーが制限速度を超過した場合、超過速度1km/hごとに100ユーロ、最高1000ユーロの罰金を科する。

b) 第18条１項に従い、競技審査委員会は、ドライバーが何らかの利益を得るために速度違反をしたと疑われる場合、追加で罰を科することができる。

c) スプリントセッションまたはレース中、競技審査委員会は制限速度を超過したドライバーに対し第54条３項ａ号、ｂ号、ｃ号、ｄ号の罰のいずれかを科することができる。

34.8 スタート手順中にグリッドから押された場合を除き、車両は競技者の指定ガレージエリアからピットレーン終点までつねに運転によって走行しなければならない。

練習走行の開始または再開前にピットレーン終点まで走行した車両は、他の車両が不当に遅れないかぎり、ファストレーンに整列し、その順番でピットを退出しなければならない。

34.9 第43条２項および第44条１項で許可されるレコノサンスラップを除き、スプリントセッションまたはレースをピットレーンからスタートする必要があるドライバーは、フォーメーションラップ開始予定時刻前においてはピットレーン出口が閉鎖されるまで競技者の指定ガレージエリアから自車を走らせてはならず、ファストレーン内に停止しなければならない。

この場合ファストレーンでの作業は許可されるが、その作業は以下に限る：

a) エンジンの始動と、それに直接関連する準備。

b) 許可された冷却装置や加熱装置の取り付けおよび取り外し。

c) ドライバーの快適性を向上させる変更。

d) ホイールとタイヤの交換。

車両がピットレーンを出ることが許可されたら、他の車両が不当に遅れないかぎり、第43条３項および第44条３項に定められた手順で進むこと。ドライバーはつねに、マーシャルの指示に従わなければならない。

34.10 乾燥、掃き掃除、ピットからの発進時にタイヤラバーを付着させる方法を除き、競技者はピットレーン内の路面のグリップを高めようと試みてはならない。ただし、

問題が明確に特定されており、安全代表者がそれを解決する方法に合意した場合はこの限りではない。

34.11 競技者はピットレーンのいかなる場所にも線を描いてはならない。

34.12 第34条９項に詳述されている場合を除き、競技者はファストレーンにいかなる機器も残してはならない。

34.13 チーム関係者がピットレーンに入れるのは車両に対する作業の直前からであり、作業が完了したら即座に退去しなければならない。

予選セッション、スプリントセッション、レース中のピットストップ時にピットレーンで車両に対して作業を行う全チーム員は、ECE 22.05 - ヨーロッパモーターサイクルロードヘルメット規格、DOT - アメリカモーターサイクルロードヘルメット規格、JIS - T8133:2015乗用車２種ヘルメット規格の要件以上のヘルメットを着用しなければならない。また、適切な保護眼鏡の着用が義務づけられる。

34.14 本項第34条14項に詳述するすべての場合において、車両が指定ガレージエリアから走り出したとき（ガレージを離れるとき）、またはピットストップ後に停止位置から完全に脱した時点で、その車両はリリースされたものと見なす。

a) ピットレーンにいる人員や他のドライバーに危険を及ぼしうる方法で、ガレージやピットストップ位置から車両をリリースしてはならない。

b) 競技者は、車両を上方および前方の両方から見たときに、車両がいつリリースされたかを明確に立証できる手段を提供しなければならない。

c) フリー走行や予選セッション中に安全でない状態で車両がリリースされたと判断された場合、競技審査委員会は当該ドライバーのグリッド位置を適当な数だけ降格させることができる。

d) スプリントセッションまたはレース中に安全でない状態で車両がリリースされたと判断された場合、当該ドライバーに第54条３項ｄ号に基づく罰を科する。ただし、安全でない状態で車両をリリースした結果としてドライバーがスプリント

セッションまたはレースをリタイアした場合は、競技者に罰金を科することがある。

e) 安全でない状態でリリースされたことを知りながら運転を続けたドライバーには、競技審査委員会の判断で追加の罰を科するものとする。

34.15 例外的な状況において、レースディレクターは安全上の理由からスプリントセッションまたはレース中にピット入口を閉鎖するよう求めることができる。

a) このような場合ドライバーは、不可欠かつ完全に明白な修理作業を行う場合にのみ、ピットレーンに進入できる。

b) 閉鎖中にその他の理由でピットレーンへ進入したと競技審査委員会が判断したドライバーに対しては、第54条３項ｄ号に基づく罰を科する。

35 重量計測

35.1　全フリー走行終了後、あるいは予選中、以下のとおり重量計測を行う：

a) ドライバーは合図を受けたら、直接FIAガレージへと進みエンジンを停止する。

b) 要請があっても停止せずその後FIAガレージに戻らなかった、あるいはFIAガレージに戻る前に車両に作業が行われたドライバーは、競技審査委員会に付託される。

c) 各ドライバーは、参加した予選最終パート終了時に、技術代表者によって重量計測を受けなければならない。

d) 予選セッション終了後、Q3に参加した全車両の重量計測が行われる。ドライバーが重量計測前に車両を離れたい場合は、体重を車両重量に加算するため、技術代表者に対して自分の体重を計測するよう依頼すること。

e) 予選セッション中にサーキット内で停止した車両から離れたドライバーは、ピットレーンに戻った後、すぐさまFIAガレージに行き自身の体重を確定しなければならない。

35.2　スプリントセッションまたはレース終了後、順位認定された車両は重量計測される場合がある。ドライバーが重量計測前に車両を離れたい場合は、体重を車両重量に加算するため、技術代表者に対して自分の体重を計測するよう依頼すること。

35.3　35条１項または35条２項に従って重量計測をした際、技術規則第４条１項に定める重量よりも軽かった場合、当該車両は失格となる。ただし、その重量不足が車両コンポーネントの不慮の脱落による場合はこの限りではない。

35.4　重量計測対象に選ばれた後、スプリントセッションやレース終了後、重量計測手順中は、どのような物も車両に追加したり、載せたり、取り外したりしてはならない（車検員が公式な資格で行う作業を除く）。

35.5　車両重量に関する本規定違反が発生した場合、競技審査委員会はドライバーのグリッド位置を適当な数だけ降格させる、またはスプリントセッションやレースから失格させることができる。

36 給油

36.1　給油は競技者の指定ガレージでのみ許される。

36.2　第43条２項および第44条１項に従って許可されるレコノサンスラップを開始するためにピットレーンを離れた後、第59条１項に従ってセッション終了の合図が出されるまで、車両に燃料を追加したり抜き取ったりすることはできない。

36.3　秒速0.8リットルを超える流量で車両に給油したり燃料を抜き取ったりしてはならない。

36.4　ドライバーは給油中に車両内に留まることができるが、エンジンを停止させること。

36.5　すべての給油または燃料取り扱い作業中は：

a) これを担当する者は、FIA標準8867-2016、FIA標準8856-2000、FIA標準8856-2018のいずれかに適合する外衣を着用しなければならない。

b) 適切な容量のある適正な消火器を装備した補助員を配置しなければならない。補助員はFIA標準8867-2016、FIA標準8856-2000、FIA標準8856-2018のいずれかに適合する外衣を着用しなければならない。

c) すべての車両、給油装置、容器は、必要に応じて適正に接地［アース］されていなければならない。

d) 燃料の移し替えに使用する動力式ポンプシステムは、ノンラッチ型スイッチで作動するか、操作員が離れると自動的に停止するものでなければならない。

37 練習走行セッション

［前述のとおり「練習走行」はフリー走行と予選を指す］

37.1　１度も練習走行セッションに参加していないドライバーは、スプリントセッションまたはレースをスタートすることはできない。

37.2　全練習走行セッションで、ピットレーン終点に緑と赤のライトが点灯する。緑色のライトが点灯しているときにのみ、車両はピットレーンを離れることができる。また、ピット出口ではピットレーンを離れるドライバーに対し、青旗および／または青のライトによってトラック上に接近車両があることを注意する。

37.3　FIAの書面による許可がないかぎり、サーキットを競技会以外の目的で使用できるのは、各練習走行日の最終セッション終了後、スプリントセッション（予定されている場合）後、およびレース当日レコノサンスラップのためにピットレーン終点が開放される１時間前までである。

37.4　練習走行中に運転違反があった場合、競技審査委員会はドライバーのラップタイムを抹消するか、適当な数だけグリッドを降格させることができる。

a) ドライバーの運転違反が完全に明白ではないかぎり、このような事件は通常当該セッションの後に調査する。

b) しかるべき場合は第18条１項の規定も考慮する。

37.5　練習走行に参加したドライバーが、サーキット上で不必要に停止したり、他のドライバーを不必要に妨害したりしたと競技審査委員会が判断した場合、第37条第４項の罰を科するものとする。

37.6　事故によってサーキットが塞がれたり、天候その他の状況によって練習走行の続行が危険と判断されたりした場合、競技長はすべてのマーシャルポストに赤旗を掲示し、コントロールライン上に中止のライトを点灯することを命じる。

a) 中止の合図が出たら、全車両はただちに減速し、ピットレーンまでゆっくり戻らなければならない。確実に減速するため、公式メッセージシステム（official messaging system）に「RED FLAG（赤旗）」のメッセージが表示されてから第１セーフティカーラインを通過するまでのあいだ、ドライバーは少なくとも１回、各マーシャリングセクターの中にFIA ECUが設定する最少時間より長く留まらなければならないものとする（マーシャリングセクターとは、各FIAライトパネルのあいだのトラック区間を指す）。

b) トラック上に放棄されたすべての車両は安全な場所に撤去される。

c) 各練習セッションの終了時、ドライバーはコントロールラインを２回以上通過してはならない。

37.7　競技長は、トラックの整理や車両の回収のために、必要な回数と必要な時間、練習走行を中断できる。ただし、この結果セッションを延長するのは予選のときだけである。

a) １回または複数のセッションがこのように中断した場合に、出場が認められるドライバーの予選結果に影響を及ぼした可能性があったとしても、抗議は受け付けないものとする。

38 フリー走行

38.1　スプリントセッションが予定されている競技会において：

a) 走行初日に、１時間のフリー走行セッションを１回実施する（P1）。

b) レース前日に、さらに１時間のフリー走行を実施する（P2）。これは封印やカバーの取り外し可能時間から３時間以上経過した、かつスプリントセッション開始の３時間後から４時間未満前の時刻に終了する。

38.2　スプリントセッションが予定されていない競技会において：

a) 走行初日に、２回のフリー走行セッション（P1とP2）をそれぞれ１時間、２時間以上３時間未満の間隔を開けて実施する。

i) フリー走行２回目（P2）終了後３時間以内に、各セッションで使用した車両（または使用予定だったがピットレーンを離れなかった車両）は、安全を確保するために翌日までカバーをかけてFIAの封印の準備をしなければならない。これに従わない場合は第23条７項ｈ号の違反に該当し、また条項の両方に従わない場合は１つの違反と見なす。

ii) 車両に一晩カバーがかけられているあいだ、保温のための装置を取り付けてよい。

iii) 本第38条２項においてのみ、車両の定義を、技術規則に適合するために必要なすべてのコンポーネント（技術規則第３条５項、６項１号、９項、10項にそれぞれ詳述されているフロア、ノーズ、フロントウィング、リアウィングを除く）で構成されたものとする。コンポーネントは、すでに競技会で使用されたことのある仕様であるか、その競技会用に持ち込むことを意図したものでなければならない。旧式や模造のコンポーネントは禁ずる。車両をスタンドで支持している場合、すべてのコンポーネントはカバーの中にあること。本項に掲げた例外を除いた完成車両、および未装着のコンポーネントは、つねに頭上からのカメラが捉えられる位置になければならない。許可された通気、加熱、冷却装置は取り付けてよい。

b) 走行２日目、P2終了後18時間以内に、さらに１時間のフリー走行を実施する（P3）。

i) P3開始３時間前から、FIAの封印とカバーを取り外してよい。

c) 第30条１項ａ号iiiに基づいて追加仕様のタイヤが評価のために供給される場合（または予定されていたが延期または中止となった場合）、P2の時間を１時間半まで延長する。この場合、P3はP2終了から17時間半以上経過した後に開始する。

39 予選

39.1　予選セッションは、競技会で以下のとおり設定される：

a) スプリントセッションが予定されている場合、走行初日に実施し、P1終了後２時間半から３時間半の間に開始する。

b) スプリントセッションが予定されていない場合、走行２日目に実施し、P3終了後２時間半から３時間半の間に開始する。

39.2　予選セッションは以下のとおり実施する：

a) 最初の18分間（Q1）は全車両がトラックに出ることが許され、終了時に最も遅かった５台の車両は以降のセッションに参加することが禁止される。

残りの15台が記録したラップタイムは抹消される。

b) ７分間の休憩の後、15分間のセッションが再開（Q2）される。残った15台がトラックに出ることが許され、終了時に最も遅かった５台の車両は以降のセッションに参加することが禁止される。

残りの10台が記録したラップタイムは抹消される。

c) ８分間の休憩の後、12分間のセッションが再開（Q3）され、残った10台がトラックに出ることが許される。

39.3　予選順位は以下のとおり決定する：

a) 以下の順序に従ってドライバーの順位をつける：

i) 10位までは、Q3に進出したドライバーのQ3でのベストタイムに従って、１位から順に割り当てる。

ii) 15位までは、Q2で脱落したドライバーのQ2でのベストタイムに従って、11位から順に割り当てる。

iii) 20位までは、Q1で脱落したドライバーのベストタイムに従って、16位から順に割り当てる。

iv) Q1、Q2、Q3において、２人以上のドライバーが同タイムを記録した場合、先に記録したドライバーを優先する。

v) Q2またはQ3で複数のドライバーがタイムを記録できなかった場合、以下の順番で並べる：

- フライングラップを開始してタイムを出そうと試みたドライバー。
- フライングラップを開始できなかったドライバー。
- ピットを離れなかったドライバー。

b) 以下の場合、ドライバーは「順位外（unclassified）」と見なされる。

i) Q1で脱落し、そのセッションでのベストタイムが最速タイムの107%を超えた場合。ただし、レースディレクターがウェット宣言を出していた場合は除く。

ii) Q1でタイムを出せなかった、または全ラップタイムが抹消された場合。

iii) 競技審査委員会により予選を失格とされた場合。

これらのドライバーの相対的な順位は、以下のとおり決定する：

- i または ii によって順位外となったドライバーは、P3（スプリントセッションが予定されている場合はP1）の順番に従って上位の順位が割り当てられる。
- iii によって順以外と順位外となったドライバーは、P3（スプリントセッションが予定されている場合はP1）の順番に従って下位の順位が割り当てられる。

順位外となったドライバーの以降の競技会への参加は、競技審査委員会が例外的に以下の要因を考慮し、個別に決定する：

- フリー走行で適切なラップタイムを記録している。
- ドライバーの失格理由となった違反の重大性。

39.4 第39条２項に詳述した手順は、競技会に公式な参加資格のある車両が20台の場合を前提としたものである。もし22台であればQ1とQ2の後に６台が、24台であればQ1

とQ2の後に７台が脱落するというように、参加資格のある車両台数がさらに多ければ脱落車両を増やして対応する。

39.5　予選セッション中、トラック上に停止したドライバーは、以後そのセッションに参加できないものとする。

39.6　予選セッション終了時に、各ドライバーの公式なタイムを発表するものとする。

39.7　予選セッション中、技術規則に定義されるAOT［補助オイルタンク］は空にしておかなければならない。

40 スプリント前とレース前のパルクフェルメ

40.1　競技者は、予選セッションで自己の車両２台それぞれが最初にピットレーンを離れる前に、両車のサスペンションセットアップシートを技術代表者に提出しなければならない。

40.2　車両は、予選セッションで最初にピットレーンを離れた時点からレース開始までパルクフェルメにいるものと見なす。予選セッション中にピットレーンを離れなかった車両は、Q1終了時にパルクフェルメにいるものと見なす。

これらの時間のあいだ、第40条６項に従って車両が夜間に封印される場合を除き、以下の作業を行うことができる：

a) エンジンの始動。

b) 燃料の追加や抜き取り、および燃料ブリーザーの取り付け。

c) ホイール、ホイールファスナー、タイヤを外したり交換したりバランスの再調整をしたりすること、およびタイヤ空気圧の調整。

d) 内燃エンジンの検査およびシリンダー圧の確認のためにスパークプラグを取り外すこと。

e) 許可された通気、加熱、冷却装置を取り付けること。

f) ジャンプバッテリーを接続し、車両との物理的接続を介して車載電子機器に自由にアクセスすること。

g) ERSエネルギー貯蔵装置の充電および／または放電。

h) ブレーキシステムからの液体の排出。

i) エンジンオイルの排出。

j) 圧縮ガスの排出または充填。

k) 液体の排出および／または補充。ただし、補充する液体は元の液体と同一仕様であること。

l) 既設の部品を使用してフロントウィングの空力セットアップを行うこと。部品の追加、取り外し、交換をしてはならない。

m) 技術代表者が気象条件の変化によって車両の仕様を変更する必要があると判断した場合、技術規則第３条13項３号および４号に規定されるコンポーネント ~~第３条13項に掲げるブレーキダクト~~と、技術規則附録１に定義されるRV-BODY-REARおよび／またはRV-RBW-ECの基準量内にあるパワーユニット ~~エンジン~~および／またはギアボックス冷却用の車体を変更できる。加えて、パワーユニットおよび／またはギアボックスの冷却を調整する目的でのみ、冷却システムの液体内にあるバイパスバルブまたはフローリストリクターの設定も調整してよい。これらの変更は、全競技者が公式メッセージシステムで「CHANGE IN CLIMATIC CONDITIONS（気象条件の変化）」のメッセージを受信した後に、いつでも行うことができる。これ以降、ホイールと車体のスクープ、ホイールとボディーの内部冷却ダクト、~~エンジンとブレーキダクト~~ パワーユニットおよび／またはギアボックス冷却用の車体および／または冷却システムの液体内にあるバイパスバルブの設定やフローリストリクターの選択は自由であり、ピトー管は関連する技術規則に従うことを条件に、カバーをしてもしなくてもよい。

n) 車体（ラジエターを除く）の取り外しおよび／または掃除。

o) 車体の見た目の変更とテープの追加。

p) あらゆる部分の掃除。

q) 車載カメラ、マーシャリングシステムのコンポーネント、タイミングトランスポンダー、その他関連機器の取り外し、再装着、点検。

r) 技術代表者が要求したあらゆる作業。

s) ドライバーの快適性を向上させる変更。この文脈においては、ミラー、シートベルト、ペダルの調整以外は、技術代表者の特別な許可を得た場合のみ行うことができる：

i) 周囲の温度が大幅に変化した場合、競技者は技術規則第12条６項１号に定める頭部パッドの交換が公式メッセージシステムを使って求められる。

ii) パッド（または類似素材）の追加や取り外しも許されるが、監督下でのみ行うことができ、技術代表者が要求したらレース後の重量計測前に取り外さなければならない。

t) ドライバー用の飲み物はいつでも追加できるが、その容器の容量は1.5リットルを超えてはならない。

u) 以下のいずれかに該当する、真正な事故による損傷の修理：

i) バリアと接触したことによる損傷。

ii) トラック上で他の車両または物体と接触したことによる損傷。

iii) ラップタイムの大幅な損失やレースディレクターによるラップタイム抹消を招いた、トラックを外れたことによる損傷。

v) 上記の特別に許可された作業を行うために車両から取り外した部品、また不可欠な安全点検のために取り外した部品は、車両の近くに残し、当該車両を担当する車検員からつねに見えるようにしておかなければならない。

i) さらに、そのような作業を行うために取り外した部品は、車両がピットレーンを離れる前に再装着すること。

40.3 第40条２項に挙げられていない作業は、当該競技者からの書面による要請を受け、技術代表者が承認した場合にのみ実施できる。競技者が装着を希望する交換部品は、元の部品と同一の設計で、質量、慣性、機能が同様であることが明らかでなければならない。例外的に、スプリントセッションが予定されている大会では、過去に予選またはレースで使用されたことのある仕様であれば設計の異なる交換部品を装着することが許される。この場合、競技者はFIAに対してスプリントセッションの開始前にその必要性を知らせなければならない。取り外された部品はFIAが保管する。

競技者がサバイバルセルの交換を許可された場合、交換を要求した時点で予備のサバイバルセルに第27条２項に詳述の追加コンポーネントがすでに装着されていれば、そのコンポーネントも交換できる。

競技者が予選セッション中、スプリントセッション開始前、レコノサンスラップ中、および／またはレース開始前のグリッド上で部品の交換を希望する場合は、技術代表者の許可を得ることなく行うことができる。ただし、当該競技者が許可を取る時間があれば了承されるだろうと信じるに足る状態で、故障・損傷した部品が当該車両を担当する車検員からつねに見えることを条件とする。

40.4　スプリントセッションが予定されている競技会では、第40条２項の規定に加え、第40条６項に従って車両が夜間封印されている場合を除き以下の作業を行うことができる：

a) 以下の項目は、同じ仕様の部品と交換できる。

i) ブレーキディスクとキャリパーパッド

ii) エンジン排気システム

iii) エンジンオイルフィルター

iv) 吸気フィルター

v) スパークプラグ

40.5　予選セッションの最後に少なくとも３台の車両が選ばれ、さらなる検査を受ける。自己の車両が選ばれたことを知らされたら、当該競技者はただちに車をパルクフェルメに運ぶこと。

40.6　予選とスプリントセッション（予定されている場合）の終了後２時間以内に、各セッションで使用された車両（または使用予定だったがピットレーンを離れなかった車両）は、安全を確保するために翌日までカバーをかけてFIAの封印の準備をしなければならない。マーケティング目的で、各競技者につき１台ずつ、技術代表者との事前調整によってこの期限を２時間まで延長できる。車両に一晩カバーがかけられているあいだ、保温のための装置を取り付けてよい。

40.7　スプリントセッションが予定されている競技会では、P2開始３時間前に封印とカバーを取り外すことができるが、車両はレース開始までパルクフェルメ状態に置かれるものとする。

40.8　レースのフォーメーションラップ開始予定時刻５時間前に封印とカバーを取り外すことができるが、車両はレース開始までパルクフェルメ状態に置かれるものとする。

40.9　競技者は、車両がパルクフェルメ状態で保持されているあいだ、車両のいかなる部分の改造もサスペンションセットアップの変更も行ってはならない。本項に違反した場合、当該ドライバーは以下のことを行わなければならない：

a) 予選セッションの開始からスプリントセッションのためにピットレーンを離れるまでのあいだにパルクフェルメ状態に違反した場合、ピットレーンからスプリントセッションをスタートし、第43条３項に定める手続きに従うこと。および／または、

b) スプリントセッションの開始からレースに向けてピットレーンを離れるまでのあいだにパルクフェルメ状態に違反した場合、ピットレーンからレースをスタートし、第44条２項に定める手続きに従うこと。

レース前のパルクフェルメ中にサスペンションシステムや空力構成（フロントウィングを除く）が変更されていないことを車検員が完全に認められるようにするため、物理的な検査によってそれらの変更が工具なしでは不可能なことが明らかになっていなければならない。

40.10　パルクフェルメ状態中に無許可の作業が行われないことを確実にするため、各車両に１人の車検員が配置される。

40.11　パルクフェルメ状態中に技術代表者の同意を得て交換された部品の一覧はレース前に公表され、全競技者に配布される。

40.12　メインタンクを除く各オイルタンクに入っているオイルの質量は、レース開始予定時刻１時間前にFIAに申告しなければならない。

41 グリッド（スプリントセッションが予定されている場合）

41.1　スプリントセッションが予定されている競技会において、スプリントセッションおよびレースのグリッドは本第41条の規定に従って配置するものとする。

41.2　スプリントセッションのグリッドは、第39条３項に定める予選順位に基づき決定する。

41.3　本第41条３項においてのみ、レースのグリッド決定に用いられるスプリントセッションの最終順位は、以下のように見なすものとする：

i) 上位は、スプリントセッションで順位を得たドライバーが、それに従って占めるものとする。

ii) スプリントセッションで順位がなかったドライバーは、周回数の多い順にその次に続く。同周回数のドライバーが複数いる場合、その順番はスプリントセッションの最終グリッドに従って決定する。

iii) スプリントセッションをスタートできなかったドライバーがその次に続く。同じ立場のドライバー同士の相対的な順番は予選順位に従って決定する。

iv) スプリントセッションで失格となったドライバーは他のドライバーの後方に回る。同じ立場のドライバー同士の相対的な順番は予選順位に従って決定する。

レースのグリッドは、このスプリントセッション順位に従って決定する。名目上空いているグリッドから、スプリントセッションで失格にならなかったドライバーに以下の（a）～（d）の順序で、スプリントセッションで失格となったドライバーに以下の（e）に基づいて、割り当てるものとする。

a) 累積グリッド降格数が15以下のドライバーには、（a）で定めるスプリントセッションの順位にグリッド降格数を足した位置を暫定グリッドとして割り当てる。複数のドライバーが同じグリッド位置になる場合、そのドライバー同士の順番は予選順位に従って決定する。すなわち、まずそのドライバー同士で順位がもっと

も低い者に暫定グリッドを割り当て、他のドライバーはそのすぐ前の位置を暫定グリッドとして獲得する。

b) （a）に従って罰を受けたドライバーに暫定グリッドを割り当てた後、罰を受けていないドライバーには、スプリントセッションの順位の順番で空いているグリッドを割り当てる。

c) 罰を受けていないドライバーにグリッドを割り当てた後、（b）［（a）の誤記か？］で定める暫定グリッドにいる罰を受けたドライバーを、空いたグリッドを埋めるために繰り上げる。

d) 累積15以上のグリッド降格を受けたドライバー、または最後尾スタートの罰を受けたドライバーは、順位を得たドライバーの後ろからスタートする。この立場のドライバー同士の相対的な順番はスプリントセッションの順位に従って決定する。

e) スプリントセッションで失格となったドライバーのうち競技審査委員が参加を認めた者には、他の全ドライバーの後ろのグリッドを割り当てる。同じ立場のドライバー同士の相対的な順番は予選順位に従って決定する。

41.4 スプリントセッションとレースのスターディンググリッドは、ともにフォーメーションラップ開始予定時刻４時間前までに発表される。いかなる理由であれ車両がスタート不可能な（またはスタート不可能と信じるに足る理由がある）競技者はできるだけ早く、またいかなる場合もスプリントセッションのフォーメーションラップ開始予定時刻１時間半前、レースのフォーメーションラップ開始予定時刻２時間半前までに、競技審査委員会に知らせなければならない。

a) １台または複数の車両が取り除かれた場合、グリッドはそれに応じて前に詰められる。

b) スプリントセッションの最終スターティンググリッドは、フォーメーションラップ開始予定時刻１時間前に発表される。

c) レースの最終スターティンググリッドは、フォーメーションラップ開始予定時刻２時間前に発表される。

41.5 グリッドは１×１の千鳥配置で、グリッドの列は16m間隔とする。

42 グリッド（スプリントセッションが予定されていない場合）

42.1　スプリントセッションが予定されていない競技会において、レースのグリッドは本第42条の規定に従って配置するものとする。

42.2　レースのグリッドは、第39条３項に定める予選順位に基づき決定する。名目上空いているグリッドから、以下の順序でドライバーにグリッドを割り当てる。

a) 累積グリッド降格数が15以下の予選順位があるドライバーには、予選順位にグリッド降格数を足した位置を暫定グリッドとして割り当てる。複数のドライバーが同じグリッド位置になる場合、そのドライバー同士の順番は予選順位に従って決定する。すなわち、まずそのドライバー同士で順位がもっとも遅かった者に暫定グリッドを割り当て、他のドライバーはそのすぐ前の位置を暫定グリッドとして獲得する。

b) （a）に従って罰を受けたドライバーに暫定グリッドを割り当てた後、罰を受けていないドライバーには、予選順位の順番で空いているグリッドを割り当てる。

c) 罰を受けていないドライバーにグリッドを割り当てた後、（a）で定める暫定グリッドにいる罰を受けたドライバーを、空いたグリッドを埋めるために繰り上げる。

d) 累積15以上のグリッド降格を受けたドライバー、または最後尾スタートの罰を受けたドライバーは、順位を得たドライバーの後ろからスタートする。この立場のドライバー同士の相対的な順番は予選順位に従って決定する。

e) 予選順位外のドライバーのうち競技審査委員が参加を認めた者には、予選順位がある全ドライバーの後ろのグリッドを割り当てる。同じ立場のドライバー同士の相対的な順番は第39条３項ｂ号に従って決定する。

42.3　レースのスターディンググリッドは、フォーメーションラップ開始予定時刻４時間前までに発表される。いかなる理由であれ車両がスタート不可能な（またはスタート不可能と信じるに足る理由がある）競技者はできるだけ早く、またいかなる場合

もフォーメーションラップ開始予定時刻２時間半前までに、競技審査委員会に知らせなければならない。

a) １台または複数の車両が取り除かれた場合、グリッドはそれに応じて前に詰められる。

b) 最終スターティンググリッドは、フォーメーションラップ開始予定時刻２時間前に発表される。

42.4　グリッドは１×１の千鳥配置で、グリッドの列は16m間隔とする。

43 スプリントセッションのスタート手順

43.1　以下に詳述するスプリントセッションのスタート手順は、スプリントセッションが予定されている競技会でのみ使用する。

43.2　フォーメーションラップ開始予定時刻30分前にピット出口が開放され、ピットレーンからスプリントセッションを開始する車両を含む全車両は１周のレコノサンスラップのためにピットレーンを離れることが許される。

この周回が終了した時点で、グリッドからスプリントセッションを開始する全車両はエンジンを停止した状態でスタート順にグリッドに停止しなければならない。

このとき、ピット出口に向かうすべてのドライバーは一定のスピードとスロットル開度で進まなければならない。これはピットレーン全域に適用される。

レコノサンスラップを完了して自力でグリッドに着かなかった車両はすべて、スプリントセッションをグリッドからスタートすることが許されない。

クローズドイベントにおいていったんピット出口が開放された後、各競技者のチーム員は42人までグリッドにつくことができる。

43.3　フォーメーションラップ開始予定時刻27分前に、ピットレーン終点が２分後に閉鎖されることを示す警告信号が出される。

フォーメーションラップ開始予定時刻25分前にピットレーン終点が閉鎖され、２回目の警告信号が出される。ピットレーンに残っている車両は、自力でピットレーン終点に到着できることを条件に、ピットレーン終点からスタートすることができる。複数の車両が影響を受ける場合は、予選順に整列しなければならない。ただし５分前信号の後にピットレーン終点に到着した車両は、すでにピット出口にいる車両の後ろからスタートすること。

このような車両は、スタート後に全車両が最初にピットレーン終点を通過した時点でスプリントセッションに加わることができる。

43.4　スタート時刻の接近は、フォーメーションラップ開始の10分前、５分前、３分前、１分前、15秒前に、警告音とともに信号によって伝えられる。

10分前信号が表示されたら、ドライバー、競技役員、チーム技術スタッフ以外の者はグリッドを離れなければならない。

43.5　５分前信号が表示されたとき、グリッド上の全車両とピットレーンのファストレーンにいる車両は：

a) ホイールを装着していなければならず、

b) タイヤブランケットを電源から外し、スタート遅延信号が表示されないかぎりはスタート手順中に再接続してはならず、

c) チーム員と機材台車はグリッドを離れはじめなければならない。

５分前信号の時点でホイールが完全に装着されていないドライバーには、第54条３項dに従って罰を科する。この信号の後、ホイールの取り外しはピットレーンのインナーレーンのみで行うことができる。

43.6　３分前信号が表示されたとき、競技者のチーム員は16人までしかグリッドにいることはできない。

43.7　１分前信号が表示されたらエンジンを始動し、全チーム員は15秒前信号の表示までにすべての機材を持ってグリッドを離れなければならない。

a) 15秒前信号の表示後に、チーム員がグリッド上の車両に触れていたり、機材が車両に接続されていたりした場合、当該車両のドライバーは第43条３項に規定されているとおりにピットレーンからスプリントセッションをスタートしなければならない。ピットレーンからスタートしなかったドライバーには第54条３項ｄ号の罰を科する。

b) 15秒前信号の表示後に援助が必要となったドライバーは腕を上げて知らせなければならず、自力でグリッドを出発可能な他の車両が出発した後、マーシャルは動けない車両をピットレーンに押し出すよう指示される。

上記のいずれの場合も、黄旗を持ったマーシャルが当該車両の横に立ち、後続のドライバーに注意を促す。

43.8　緑色のライトが点灯したら、グリッド上の全車両はポールポジションドライバーを先頭にフォーメーションラップを開始すること。

グリッドから離れる際、全ドライバーはポールポジションを通過するまでピットレーンの制限速度を遵守しなければならない。

自力でグリッドを出発可能な車両が出発した後すぐに、マーシャルはグリッドに残っている全車両を最短の経路でピットレーンに押し出すよう指示される。グリッドから押し出されたドライバーは、車両の始動を試みてはならず、マーシャルの指示に従わなければならない。

43.9　フォーメーションラップ中のスタート練習は禁止され、隊列をできるかぎり整然と保たなければならない。

43.10　フォーメーションラップ中の追い越しは、遅れた車両に対してその直後の車両が追い越さなければ後続の隊列を不当に遅らせてしまう場合にのみ許される。この場合、ドライバーは元のスタート順を取り戻すためにのみ追い越しを行ってよい。遅れたドライバーが第１セーフティカーラインに到達するまでに元のスタート順に戻ることが不可能な場合、ピットレーンに進入し、第43条３項に規定されているとおりにピットレーン終点からスタートしなければならない。

ピットレーンに進入できなかったドライバーが第１セーフティカーライン到達までに元のスタート順に戻らなかった場合、第54条３項ｄ号の罰を科する。

43.11　フォーメーションラップが終了してグリッドに戻った車両は、エンジンをかけたまま各スターティンググリッド内で停止しなければならない。

a) スタート方式はスタンディングスタートとし、常任スターターが操作するライトによって信号が出される。

b) 全車両が停止した後、５秒ライトが点灯し、４秒、３秒、２秒、１秒のライトが続く。１秒ライト点灯後は、任意の時間にすべての赤ライトを消灯してスプリントセッションを開始する。

43.12 フォーメーションラップ開始後、スターティンググリッド上で車両が動かなくなった場合は：

a) グリッドに並んだマーシャルが黄旗を振り、グリッド上に車両が停止していることをドライバーに知らせる。

b) マーシャルは停止車両を最短の経路でピットレーンに押し込む責務を負う。押し出されているドライバーは車両の始動を試みてはならない。

c) 車両がピットレーンに入ったらチーム員は始動を試みてよく、成功すればドライバーはスプリントセッションに復帰できる。このような処置のあいだ、ドライバーとメカニックはつねにマーシャルの指示に従わなければならない。

43.13 安全代表者の特別な許可がないかぎり、スプリントセッションのスタート中は、第26条12項で許可されたチーム員、競技役員、消火マーシャル以外の者はいっさいピットウォールに立ち入ってはならない。

44 レースのスタート手順

44.1　フォーメーションラップ開始予定時刻40分前にピット出口が開放され、ピットレーンからレースを開始する車両を含む全車両はレコノサンスラップのためにピットレーンを離れることが許される。２周以上のレコノサンスラップを希望するドライバーは、各周回のあいだにピットレーンを大きく減速して走行しなければならない。ドライバーがレコノサンスラップの合間にピットに停止したら、車両はピットストップ位置ではなく当該ドライバーのガレージから発進した場合にのみトラックに復帰できる。

この周回が終了した時点で、グリッドからレースを開始する全車両はエンジンを停止した状態でスタート順にグリッドに停止しなければならない。

このとき、ピット出口に向かうすべてのドライバーは一定のスピードとスロットル開度で進まなければならない。これは、ドライバーがガレージからピット出口に向かう場合でも、レコノサンスラップの合間にピットレーンを通過する場合でも、ピットレーン全体に適用される。

レコノサンスラップを完了して自力でグリッドに着かなかった車両はすべて、レースをグリッドからスタートすることが許されない。

クローズドイベントにおいていったんピット出口が開放された後、各競技者のチーム員は42人までグリッドにつくことができる。

44.2　フォーメーションラップ開始予定時刻32分前に、ピットレーン終点が２分後に閉鎖されることを示す警告信号が出される。

フォーメーションラップ開始予定時刻30分前にピットレーン終点が閉鎖され、２回目の警告信号が出される。ピットレーンに残っている車両は、自力でピットレーン終点に到着できることを条件に、ピットレーン終点からスタートすることができる。複数の車両が影響を受ける場合は、予選順に整列しなければならない。ただし５分前信号の後にピットレーン終点に到着した車両は、すでにピット出口にいる車両の後ろからスタートすること。

このような車両は、スタート後に全車両が最初にピットレーン終点を通過した時点でレースに加わることができる。

44.3　スタート時刻の接近は、フォーメーションラップ開始の10分前、５分前、３分前、１分前、15秒前に、警告音とともに信号によって伝えられる。

10分前信号が表示されたら、ドライバー、競技役員、チーム技術スタッフ以外の者はグリッドを離れなければならない。

44.4　５分前信号が表示されたとき、グリッド上の全車両とピットレーンのファストレーンにいる車両は：

a) ホイールを装着していなければならず、

b) タイヤブランケットを電源から外し、スタート遅延信号が表示されないかぎりはスタート手順のあいだ再接続してはならず、

c) チーム員と機材台車はグリッドを離れはじめなければならない。

５分前信号の時点でホイールが完全に装着されていないドライバーには、第54条３項dに従って罰を科する。この信号の後、ホイールの取り外しはピットレーンのインナーレーンのみで行うことができる。

44.5　３分前信号が表示されたとき、競技者のチーム員は16人までしかグリッドにいることはできない。

44.6　１分前信号が表示されたらエンジンを始動させ、全チーム員は15秒前信号の表示までにすべての機材を持ってグリッドを離れなければならない。

15秒前信号の表示後に、チーム員がグリッド上の車両に触れていたり、機材が車両に接続されていたりした場合、当該車両のドライバーは第44条２項に規定されているとおりにピットレーンからレースをスタートしなければならない。ピットレーンからスタートしなかったドライバーには第54条３項ｄ号の罰を科する。

15秒前信号の表示後に援助が必要となったドライバーは腕を上げて知らせなければならず、自力でグリッドを出発可能な他の車両が出発した後、マーシャルは動けない車両をピットレーンに押し出すよう指示される。

上記のいずれの場合も、黄旗を持ったマーシャルが当該車両の横に立ち、後続のドライバーに注意を促す。

44.7　緑色のライトが点灯したら、グリッド上の全車両はポールポジションドライバーを先頭にフォーメーションラップを開始すること。

グリッドから離れる際、全ドライバーはポールポジションを通過するまでピットレーンの制限速度を遵守しなければならない。

自力でグリッドを出発可能な車両が出発した後すぐに、マーシャルはグリッドに残っている全車両を最短の経路でピットレーンに押し出すよう指示される。グリッドから押し出されたドライバーは、車両の始動を試みてはならず、マーシャルの指示に従わなければならない。

44.8　フォーメーションラップ中のスタート練習は禁止され、隊列をできるかぎり整然と保たなければならない。

44.9　フォーメーションラップ中の追い越しは、遅れた車両に対してその直後の車両が追い越さなければ後続の隊列を不当に遅らせてしまう場合にのみ許される。この場合、ドライバーは元のスタート順を取り戻すためにのみ追い越しを行うことができる。遅れたドライバーが第１セーフティカーラインに到達するまでに元のスタート順に戻ることが不可能な場合、ピットレーンに進入し、第44条２項に規定されているとおりにピットレーン終点からスタートしなければならない。

ピットレーンに進入できなかったドライバーが第１セーフティカーライン到達までに元のスタート順に戻らなかった場合には、第54条３項ｄ号の罰を科する。

44.10　フォーメーションラップが終了してグリッドに戻った車両は、エンジンをかけたまま各スターティンググリッド内で停止しなければならない。

a) スタート方式はスタンディングスタートとし、常任スターターが操作するライトによって信号が出される。

b) 全車両が停止した後、５秒ライトが点灯し、４秒、３秒、２秒、１秒のライトが続く。１秒ライト点灯後は、任意の時間にすべての赤ライトを消灯してレースを開始する。

44.11 フォーメーションラップ開始後、スターティンググリッド上で車両が動かなくなった場合は：

a) グリッドに並んだマーシャルが黄旗を振り、グリッド上に車両が停止していることをドライバーに知らせる。

b) マーシャルは停止車両を最短の経路でピットレーンに押し込む責務を負う。押し出されているドライバーは車両の始動を試みてはならない。

c) 車両がピットレーンに入ったらチーム員は始動を試みてよく、成功すればドライバーはスプリントセッションに復帰できる。このような処置のあいだ、ドライバーとメカニックはつねにマーシャルの指示に従わなければならない。

44.12 安全代表者の特別な許可がないかぎり、レースのスタート中は、第26条12項で許可されたチーム員、競技役員、消火マーシャル以外の者はいっさいピットウォールに立ち入ってはならない。

45 追加フォーメーションラップ

45.1　フォーメーションラップが終了してスターティンググリッドに戻った後に問題が発生した場合、以下の手順で対処するものとする：

a) スタートに危険を招く可能性のある問題が車両に発生したドライバーはただちに両手を頭上に上げ、その車両がある列を担当するマーシャルはただちに黄旗を振るおよび／または黄色のグリッドライトパネルを作動させなければならない。

b) レースディレクターがスタートを中止すべきと決定した場合、中止ライト作動の２秒後に緑色のライトが点灯し、「EXTRA FORMATION LAP（追加フォーメーションラップ）」が掲示されて、公式メッセージシステムを使って全競技者に通知される。問題が発生した車両をピットレーンに移動させるあいだ、可能な車両はさらにフォーメーションラップを行うこと。

c) 追加フォーメーションラップのためにグリッドから離れる際、全ドライバーはポールポジションを通過するまでピットレーンの制限速度を遵守しなければならない。

d) その後、問題の発生した車両の競技者は解決を試みることができ、成功した場合はピットレーン終点からスタートしてよい。

e) このようにしてスタートする車両が複数ある場合、その順番はピットレーン終点に到着した順とする。

f) このような事態が発生するたび、スプリントセッションまたはレースは１周ずつ短縮される。

g) ピットレーンからスプリントセッションまたはレースをスタートする車両は、全車両がピットレーンの端を最初に通過した時点で追加フォーメーションラップに加わることができる。このような車両は追加フォーメーションラップを完了してよいが、ピットレーンに進入し、ピットレーン終点に到着した順にスプリントセッションまたはレースをスタートしなければならない。

45.2　スタート遅延（第46条参照）の必要がない別の問題が発生した場合、ドライバーは上記第45条１項の追加フォーメーションラップを行うよう求められる。

a) スタートを中断させる原因となり、その後追加フォーメーションラップを開始可能なドライバーは、フォーメーションラップの終わりにピットレーンに進入し、第43条３項または第44条２項に規定されているとおりにスプリントセッションまたはレースをスタートしなければならない。

b) ピットレーンからスタートしなかったドライバーには、第54条３項dの罰を科する。

45.3　第45条１項が適用される場合においては、スプリントセッションやレースは、第45条１項の手順が何度繰り返されても、そしてその結果としてどれだけスプリントセッションやレースが短縮されたとしても、選手権に含むものとする。

46 スタート遅延

46.1　レースディレクターがスタートを遅らせるべきと決定し、フォーメーションラップが開始されていない場合、中止ライトを作動し、「DELAYED START（スタート遅延）」を掲示する。スタート手順は10分前の時点から再び開始される。

47 スタート中止

47.1　フォーメーションラップが開始されており、レースディレクターがスタートを遅らせるべきと決定した場合、中止ライトを作動し、「ABORTED START（スタート中止）」を掲示する。全車両はグリッドに戻らなければならず、公式メッセージシステムを使って全競技者に遅延の見込みが通知される。スタート時刻が判明したら、スタート手順は５分前の時点から再び開始される。

このような遅延の場合タイヤの交換は禁じられるが、レースディレクターが遅延によって競技者にタイヤ交換の機会を与えるほうが望ましいと判断した場合はこの限りではない。この場合、スタート手順は10分前の時点から再び開始される。

このような事態が発生するたび、スプリントセッションまたはレースは１周ずつ短縮される。

48 誤ったスタート位置

48.1　以下を犯したと判定されたドライバーには、第54条３項ａ号、ｂ号、ｃ号のいずれかの罰を科する：

a) FIAが承認・提供する各車装着のトランスポンダーによって、スタート信号が出る前に動いたと判定された。または、

b) スタート信号が出た後グリッド位置から車両が最初に動いた瞬間をトランスポンダーが検知不可能なよう、スターティンググリッドに自車を配置した。または、

c) スタート信号が出る前に、フロントタイヤの接地面がグリッド位置より前にあった。

49 セーフティカー先導のフォーメーションラップ

49.1　スプリントセッションやレースの予定開始時刻に、トラック状況がスタートに適さないと判断された場合、フォーメーションラップをセーフティカー先導で開始することがある。この場合、10分前信号で橙色のライトが点灯し、ドライバーにセーフティカー先導でフォーメーションラップを開始すること、および第30条５項ｏ号に規定するウェットタイヤ使用義務を知らせる。同時に、このことは公式メッセージシステムを使って全競技者に示される。

49.2　緑色のライトが点灯したら、セーフティカーがグリッドから離れ、全ドライバーはグリッド順に10車身以内の間隔で続く。ポールポジションを通過するまでピットレーンの制限速度を遵守すること。セーフティカーは、状況が競技に適していると判断されるまで継続する。

49.3　ピットレーンからスプリントセッションまたはレースをスタートする車両は、全車両が最初にピットレーン終点を通過した時点でフォーメーションラップに加わることができる。このような車両はすべてのフォーメーションラップを完了してよいが、セーフティカーがピットに戻った後にピットレーンに進入し、ピットレーン終点に到着した順にスプリントセッションまたはレースをスタートしなければならない。

49.4　フォーメーションラップ中にピットレーンに入ったその他の車両は復帰してよいが、セーフティカーがピットに戻った後にピットレーンに進入し、ピットレーン終点に到着した順にスプリントセッションまたはレースをスタートしなければならない。

49.5　レース開始前に異なる仕様のタイヤに交換したドライバーには、第54条３項ｄ号に従って罰を科する。

49.6　セーフティカー先導中の周回における追い越しは、以下の場合にのみ許可される：

a) グリッドを離れる際に遅れた車両があり、その車両を追い越さなければ後続車を不当に遅らせてしまう場合、または、

b) ピットレーンからスタートする車両が複数あり、そのうち１台が不当に遅れている場合。

c) 明らかに問題を抱えて低速走行している車両に対する場合、または、

d) セーフティカー先導のフォーメーションラップ中に遅れた車両の場合。

49.7　第49条６項に詳述されたいずれの場合も、ドライバーは当初のスタート順、またはフォーメーションラップ開始時のピット出口における順番を取り戻すためにのみ追い越しを行ってよい。

a) 第51条１項に詳述の「STANDING START（スタンディングスタート）」において、第49条６項に詳述のいずれかの理由で遅れた車両のドライバーは、セーフティカーがピットへ戻る周の第１セーフティカーラインに到達する前に、元のスタート順を取り戻すため追い越しを行ってよい。追い越しできなかった場合には再度ピットレーンに進入しなければならず、スプリントセッションまたはレースがスタートして全車両がピットレーン終点を通過した後にのみスプリントセッションまたはレースに加わることができる。

ピットレーンに再進入できなかったドライバーが、セーフティカーがピットへ戻る周の第１セーフティカーラインに到達する前に元のスタート順に戻らなかった場合、第54条３項ｄ号の罰を科する。

b) 第52条１項に詳述のとおり、第49条６項に詳述のいずれかの理由で遅れた車両のドライバーは、公式メッセージシステムで全競技者に「ROLLING START（ローリングスタート）」のメッセージが送信される前に、元のスタート順を取り戻すため追い越しを行ってよい。それができなかった場合、その場所からスプリントセッションやレースをスタートしなければならない。

50 スタート手順の中断

50.1　セーフティカー先導で１周以上のフォーメーションラップを行った後、トラック状況がスプリントセッションやレースのスタートに適さないと判断された場合、公式メッセージシステムを使って全競技者に「START PROCEDURE SUSPENDED（スタート手順中断）」のメッセージが送信され、全車セーフティカー先導のもとピットレーンに進入しなければならない。その後は第57条および第58条１項から10項に掲げた手順に従わなければならず、第30条５項ｏ号によってウェットタイヤの使用が義務づけられ、第58条13項に詳述の「ROLLING START」となる。レースは、第58条９項に掲げたとおりセーフティカーがピットレーンを離れた時点でスタートするものとする。

51 スタンディングスタート

51.1　セーフティカー先導で1周以上のフォーメーションラップを行った後、トラック状況がスプリントセッションやレースのスタンディングスタートに適すると判断された場合、公式メッセージシステムを使って全競技者に「STANDING START」のメッセージが送信され、全FIAライトパネルに「SS」と表示されてセーフティカーの橙色のライトが消灯する。これにより、競技者とドライバーはセーフティカーがその周回終了時点でピットレーンに進入することを知らされる。

この時点で、セーフティカーの後ろに並んだ先頭の車両は、ペースを決定し、必要であればセーフティカーから10車身以上離れてもよい。

セーフティカーがピットレーンに進入したら、ピットレーンからのスタートを求められる車両を除く全車両はグリッドへと戻り、グリッド位置に着き、関連する第43条11項、12項、13項または第44条10項、11項、12項の手順に従わなければならない。

52 ローリングスタート

52.1　セーフティカー先導で1周以上のフォーメーションラップを行った後、トラック状況がスプリントセッションやレースのスタンディングスタートに適さないと判断された場合、公式メッセージシステムを使って全競技者に「ROLLING START」のメッセージが送信され、全FIAライトパネルに「RS」と表示されてセーフティカーの橙色のライトが消灯する。これにより、競技者とドライバーはセーフティカーがその周回終了時点でピットレーンに進入することを知らされる。

この時点で、セーフティカーの後ろに並んだ先頭の車両は、ペースを決定し、必要であればセーフティカーから10車身以上離れてもよい。

セーフティカーがピット入口に接近したら、FIAライトパネルが消灯し、コントロールライン上に緑旗および／または緑色のライトパネルが出される。セーフティカーがピットに戻った後、ドライバーは最初にコントロールライン（第５条３項参照）を通過するまで、トラック上で他の車両を追い越すことはできない。スプリントセッションまたはレースは、セーフティカーがピットに戻った後、先頭車両がラインを通過した時点で開始されたものと見なす。

53 スプリントセッションとレース

53.1　スプリントセッションまたはレース中、ドライバーは、ピットレーン終点のライトが緑である場合にかぎり、自己の責任においてピットレーンを離れることができる。また、トラック上に車両が接近している場合は、青旗を持ったマーシャルおよび／または青ライトの点滅がドライバーに注意する。

54 スプリントセッションやレース中の事件

54.1　レースディレクターは、トラック上での出来事や、本競技規則または国際競技規則違反の疑い（以下「事件」（インシデント Incident））を競技審査委員会に報告できる。検討の結果、調査を進めるかどうかは競技審査委員会の裁量に委ねられるものとする。

また競技審査委員会は、自ら認識した事件を調査できる。

54.2　a) 事件に関与したドライバーに罰を科するかどうかは、競技審査委員会の裁量に委ねられるものとする。

事件ついての完全な、または圧倒的な責任があることが明らかでないかぎり、競技審査委員会がドライバーに罰を科することはない。

b) 競技審査委員会が事件を調査する場合、どのドライバーが関与しているかを知らせるメッセージが、公式メッセージシステムを使って全競技者に送信される。

i) スプリントセッションまたはレース終了後60分以内にメッセージが表示された場合、当該ドライバーは競技審査委員会の同意なしにサーキットを離れてはならない。

54.3　競技審査委員会は、事件に関与したドライバーに対し、以下のいずれかの罰を科する場合がある：

a) ５秒タイムペナルティー。ドライバーはピットレーンに進入して自己のピットストップ位置で５秒以上停止し、スプリントセッションまたはレースに復帰すること。ただし、当該ドライバーがスプリントセッションまたはレースの終了までにもうピットストップを行わないのであれば、止まらないことを選択できる。その場合は、当該ドライバーのスプリントセッションまたはレース走破時間に５秒を加算する。

b) 10秒タイムペナルティー。ドライバーはピットレーンに進入して自己のピットストップ位置で10秒以上停止し、スプリントセッションまたはレースに復帰すること。ただし、当該ドライバーがスプリントセッションまたはレースの終了までに

もうピットストップを行わないのであれば、止まらないことを選択できる。その場合は、当該ドライバーのスプリントセッションまたはレース走破時間に10秒を加算する。

上記のいずれの場合も、当該ドライバーは次にピットレーンに進入した際に罰を履行しなければならない。なお、これにはVSCまたはセーフティカー手順の実行中にドライバーが停止した場合を含む。

c) ドライブスルーペナルティー。ドライバーはピットレーンに進入し、停止することなくスプリントセッションまたはレースに復帰すること。

d) 10秒ストップ＆ゴータイムペナルティー。ドライバーはピットレーンに進入して自己のピットストップ位置で10秒以上停止し、スプリントセッションまたはレースに復帰すること。

上記４つの罰のいずれかを科せられたドライバーがスプリントセッションまたはレースからのリタイアにより罰を履行不可能な場合、競技審査委員会は当該ドライバーの次のレースでグリッド降格を科することができる。

上記４つの罰がスプリントセッションやレースの最後の３周のあいだや終了後に科せられた場合、下記第54条４項ｂ号は適用せず、上記（a）の場合は当該ドライバーの走破時間に５秒、（b）の場合は10秒、（c）の場合は20秒、（d）の場合は30秒をそれぞれ加算する。

e) タイムペナルティー。

f) 戒告。

g) 次のレースにおける任意の数のグリッド降格。

上記７つの罰については、抗議の対象とならない。

h) 失格［結果からの順位剥奪］。

i) 次の競技会の出場停止。

54.4 競技審査委員会が第54条３項ａ号、ｂ号、ｃ号、ｄ号いずれかの罰を科することを決定した場合、以下の手順に従う：

a) 競技審査委員会は処罰について当該競技者に通知書を渡し、公式メッセージシステムを使って全競技者に知らせる。

b) 上記第54条３項ａ号とｂ号の場合を除き、当該競技者が公式メッセージシステムで競技審査委員会の決定を通知された時点から、関連するドライバーはピットレーンに進入する前にトラックのコントロールラインを２回まで通過できる。第54条３項ｄ号に基づく罰の場合は自身のピットストップ位置まで進み、罰の時間そのまま待機すること。

ただし、ドライバーが罰を受ける目的ですでにピット入口にいる場合を除き、VSC手順の実行中またはセーフティカー導入後は罰を履行できない。セーフティカー先導中やVSC手順中にドライバーがコントロールラインを通過した回数は、前述の通過できる最大数に加算される。

c) 上記第54条３項ａ号またはｂ号に基づく罰を受けてピットレーンに停止している車両には、罰則の時間が過ぎるまで作業をしてはならない。

d) 上記54条３項ｄ号に基づくタイムペナルティーを受けてピットレーンに停止している車両には作業をしてはならない。ただしエンジンが停止した場合は、再始動に必要な作業を罰則の時間が過ぎた後に行ってよい。競技者がエンジンを始動不可能な場合、当該車両はドライバーのガレージでのみ作業することができる。

e) 54条４項ｂ号、ｃ号、ｄ号に違反または不履行のあった車両は、失格とされることがある。

55 セーフティカー

55.1 FIAセーフティカーはFIAが指名したセーフティカードライバーが運転し、全競技車両を認識できるFIAセーフティカーオブザーバーが同乗する。オブザーバーはレースコントロールと常時無線で連絡を取る。

55.2 セーフティカーは、レコノサンスラップのためにピットレーンが開く前にピットレーンを離れてグリッド前方に位置し、5分前信号までそこに留まる。この時点で（第49条の場合を除き）コースを1周し、位置につく。

55.3 セーフティカーは、競技長の指示によりスプリントセッションまたはレースを非競技化するために導入されることがある。

a) セーフティカーは、競技者や競技役員がトラック上やトラック付近で差し迫った危険にさらされているがスプリントセッションまたはレースを中断しなければならないほどの状況ではない場合にのみ使用される。

55.4 セーフティカー導入の指示が出ると、公式メッセージシステムを使って全競技者に「SAFETY CAR DEPLOYED（セーフティカー導入）」のメッセージが送信され、介入中は全FIAライトパネルに「SC」が表示、全マーシャルポストに振動の黄旗と「SC」ボードが出される。

55.5 セーフティカー導入中はつねに、不必要に遅く、不規則に、また他のドライバーやその他の人に危険を及ぼしうると見なされる方法で車両を運転してはならない。これはトラック上、ピット入口、ピットレーンのいずれを走行していても適用される。

55.6 セーフティカーは橙色のライトを点灯し、先頭の位置に関係なくトラックに合流する。

55.7　全競技車両は減速し、10車身以内の間隔でセーフティカーの後ろに整列しなければならない。確実に減速するため、全競技者が公式メッセージシステムで「SAFETY CAR DEPLOYED」のメッセージを受け取ってから各車が２回目に第１セーフティカーラインを通過するまでのあいだ、ドライバーは各マーシャリングセクターの中に少なくとも１回、および第１・第２セーフティカーラインの両方で、FIA ECUが設定する最少時間より長く留まらなければならないものとする（マーシャリングセクターとは、各FIAライトパネルのあいだのトラック区間を指す）。

競技審査委員会は上記で定める最少時間を上回らなかったドライバーに対し第54条３項ａ号、ｂ号、ｃ号、ｄ号のいずれかの罰を科することができる。

55.8　以下のａからｈを例外として、セーフティカーがピットに戻った後、ドライバーは最初にコントロールライン（第５条３項参照）を通過するまで、セーフティカーを含むトラック上の他の車両を追い越すことはできない。

例外は、

a) セーフティカーから合図を受けた場合。

b) 第49条６項、第55条13項、第58条６項、第58条12項の場合。

c) ピットに入るドライバーは、第１セーフティカーラインに到達した後にセーフティカーを含むトラック上の他の車両を追い越してよい。

d) ピットを離れるドライバーは、第２セーフティカーラインに到達する前にトラック上の他の車両に対して追い越したり追い越されたりしてよい。

e) ピットに戻るセーフティカーが第１セーフティカーラインに到達した後、トラック上の車両はセーフティカーを追い越してよい。

f) ピット入口、ピットレーン、ピット出口にいるドライバーは、この３区間内にいる他の車両を追い越してよい。

g) セーフティカーがピットレーンを使用しているあいだ（下記第55条11項参照）、指定ガレージエリアに停止している車両を追い越してよい。

h) 明らかに問題を抱えて低速走行している車両に対する場合。

55.9　競技長から指示があったら、オブザーバーはセーフティカーと１位車両との間にいる車両に対し緑ライトの信号を用いて前に出るよう合図する。これらの車両はセーフティカー後方の隊列に追いつくまで、速度を落としたまま追い越しを行わないものとする。

55.10 下記第55条12項を例外として、セーフティカーは少なくとも１位車両が後方につき、残りの車両が１位車両の後方に整列するまで使用するものとする。

いったんセーフティカーの後ろについたら、１位車両はセーフティカーから10車身以内の距離を保たなければならない（下記第55条12項の場合を除く）。

55.11 状況により、競技長が車両およびセーフティカーにピットレーンの使用を要請することがある。この場合、ピット入口の前にピットレーン使用の合図が表示され、また公式メッセージシステムを使って全競技者に通知される。すべての車両はピットレーンに進入・通過してトラックに復帰すること。ただし、この状況でピットレーンに進入した車両は［通過ではなく］指定ガレージエリアに停止してよい。ピットレーンに進入すべき時にしなかったドライバーには、第54条３項ｃ号に基づく罰を科する。

車両とセーフティカーがピットレーンの使用を要請された場合を除き、セーフティカー導入中、車両はタイヤ交換が目的でないかぎりピットに入ることはできない。

55.12 トラック状況が追い越しに適さないと競技長が判断した場合、公式メッセージシステムを使って全競技者に「OVERTAKING WILL NOT BE PERMITTED（追い越し禁止）」のメッセージが送信される。

55.13 トラック状況が安全と競技長が判断し、公式メッセージシステムを使って全競技者に「LAPPED CARS MAY NOW OVERTAKE（周回遅れの車両は追い越し可）」のメッセージが送信された場合、１位車両に周回遅れにされていた車両は、リードラップの車両とセーフティカーの追い越しを求められる。

これはセーフティカー導入後、２回目に第１セーフティカーラインを通過した周の終了時に周回遅れだった車両にのみ適用される。

リードラップの車両とセーフティカーを追い越した車両は、適切な速度でコースを回り、追い越しをせずにセーフティカー後方の隊列の最後尾につくよう努めること。やむを得ない場合を除き、安全確保のため追い越し中はつねにレーシングラインを走行しなければならない。

セーフティカー継続が必要と競技長が判断しないかぎり、公式メッセージシステムを使って全競技者に「LAPPED CARS MAY NOW OVERTAKE」のメッセージが送信されたら、セーフティカーは次の周回の終わりにピットへ戻る。

55.14 セーフティカーを呼び戻しても安全であると競技長が判断すると、公式メッセージシステムを使って全競技者に「SAFETY CAR IN THIS LAP（セーフティカーはこの周回で戻る）」のメッセージが送信され、セーフティカーの橙色のライトを消灯する。これにより、競技者とドライバーはセーフティカーがその周回終了時点でピットレーンに進入することを知らされる。

この時点で、セーフティカーの後ろに並んだ先頭の車両は、ペースを決定し、必要であればセーフティカーから10車身以上離れてもよい。

セーフティカーがピットに戻るまでの間に事故が発生する可能性を避けるため、ドライバーはセーフティカーのライトが消えた時点から、他のドライバーの危険になったり再スタートを妨げたりする不規則な加減速その他の操作を排した一定のペースで進まなければならない。

セーフティカーがピット入口に接近したらSCボードを撤去する。またスプリントセッションまたはレースの最終周を除いて、１位車両がコントロールラインに近づいた時点で黄旗を撤去し、コントロールライン上に緑旗および／または緑色のライトパネルを出す。

55.15 セーフティカー導入中に完了した各周回は、スプリントセッションまたはレースの周回に数える。ただし第49条に定める手順に従った場合は、第５条３項ａ号iiまたは５項ｃ号の該当部分が適用される。

55.16 セーフティカーが最終周の開始時点でまだ導入中の場合、または最終周に導入された場合は、セーフティカーは周回の終了時にピットレーンへ進入し、車両は追い越しをせずに通常どおりセッション終了の合図を受ける。

56 バーチャルセーフティカー（VSC）

56.1　VSCの手順は、競技長の指示により練習走行セッション、スプリントセッション、レースを非競技化するために実施されることがある。

a) VSCは通常、トラックのいずれかの区間で黄旗の二重振動表示が必要とされ、競技者や競技役員に危険が及ぶ可能性があるがセーフティカーを導入するほどではない場合に実施される。

56.2　VSC開始が指示されると、公式メッセージシステムを使って全競技者に「VSC DEPLOYED（VSC導入）」のメッセージが送信され、全FIAライトパネルに「VSC」が表示される。

56.3　VSC中はつねに、不必要に遅く、不規則に、また他のドライバーやその他の人に危険を及ぼしうると見なされる方法で車両を運転してはならない。これはトラック上、ピット入口、ピットレーンのいずれを走行していても適用される。

56.4　スプリントセッションまたはレース中にVSCが開始された場合、車両はタイヤ交換が目的でないかぎりVSC実施中にピットに入ることはできない。

56.5　全競技車両は減速し、各マーシャリングセクターの中に少なくとも１回、および第１・第２セーフティカーラインの両方で、FIA ECUが設定する最少時間より長く留まらなければならないものとする（マーシャリングセクターとは、各FIAライトパネルのあいだのトラック区間を指す）。

また、FIAライトパネルが緑色に変わった際にも、すべての車両はこの最少時間を超えていなければならない（下記第56条７項参照）

スプリントセッションまたはレース中にVSCが開始された場合、競技審査委員会は上記で定める最少時間を上回らなかったドライバーに対し第54条３項ａ号、ｂ号、ｃ号、ｄ号のいずれかの罰を科することができる。

56.6　以下のaからdを例外として、ドライバーはVSC実施中にトラック上の他の車両を追い越すことはできない。

例外は、

a) ピットに入るドライバーは、第１セーフティカーラインに到達した後にトラック上の他の車両を追い越してよい。

b) ピットを離れるドライバーは、第２セーフティカーラインに到達する前にトラック上の他の車両に対して追い越したり追い越されたりしてよい。

c) ピット入口、ピットレーン、ピット出口にいるドライバーは、この３区間内にいる他の車両を追い越してよい。

d) 明らかに問題を抱えて低速走行している車両に対する場合。

56.7　VSCを終了してもよいと競技長が判断した場合、公式メッセージシステムを通じて全競技者に「VSC ENDING（VSC終了）」のメッセージが送信される。メッセージの10秒後から15秒後のあいだにFIAライトパネルの「VSC」が緑色に変わり、ドライバーはセッションや（ただちに）レースを続行できる。30秒後に緑色のライトは消灯する。

56.8　VSC実施中に完了した各周回は、スプリントセッションまたはレースの周回に数える。

57 スプリントセッションやレースの中断

57.1　トラック上を走行する車両によって競技者または競技役員に差し迫った危険があり、セーフティカー先導でもトラックを安全に走行するのが不可能な状況と競技長が判断した場合、スプリントセッションまたはレースを中断する。

スプリントセッションまたはレースの中断が必要な場合、競技長は全マーシャルポストに赤旗を、コントロールライン上に中断ライトを出すよう命ずる。

57.2　信号が出されたら追い越しは禁じられ、ピット出口が閉鎖される。すべての車両はゆっくりとピットレーンに進入しなければならない。最初にピットレーンに到着した車両はファストレーンを走行しながら直接ピット出口へ進み、他の車両は最初の車両の後ろに整列すること。

57.3　トラックが塞がれた結果としてピットレーンに戻ることが不可能だった車両は、トラックが開けた時点で戻され、スプリントセッションまたはレースが中断する前の順番に並べられる。

さらに、スプリントセッションまたはレースが中断した時点でピットレーンまたはピット入口にいた車両は、スプリントセッションまたはレースが中断する前の順番に並べられる。スプリントセッションまたはレースが中断した時点でガレージにいた車両は、ファストレーンに並んだ車両の隊列の最後尾に、そこに到着した順番で並べられる。このような車両はスプリントセッションまたはレース再開時にピットレーンを離れることが許されるが、セーフティカーが戻ったらふたたびピットレーンへ進入しなければならず、再スタート後に全車両がピット出口を通過した後にのみスプリントセッションまたはレースに復帰できる（第58条12項も参照）。

その後、セーフティカーがファストレーンの隊列の前に出る。

57.4　スプリントセッションまたはレース中断中は：

a) スプリントセッション、レース、計時システムは停止するが、第５条３項に従い、スプリントセッションやレース中断時間の長さは最大時間に加算される。

b) ファストレーンに停車した車両に作業を行ってよいが、その作業は第57条４項ｂ号iからixに限られ、スプリントセッションまたはレースの再開を妨げてはならない。

i) エンジンの始動と、それに直接関連する準備。

ii) 圧縮ガスの充填（技術規則第４条５項参照）。

iii) 許可された冷却装置や加熱装置の取り付けおよび取り外し。

iv) レース中のみ、前後のブレーキ周辺のエアダクトの変更。

v) レース中のみ、ラジエターダクトの変更。

vi) ドライバーの快適性を向上させる変更。

vii) ホイールとタイヤの交換。

viii) 第40条２項u号に定める真正な事故による損傷の修理（損傷部品が組み込まれるアセンブリーの交換を含む）。

ix) 既設の部品を使用してフロントウィングの空力セットアップを行うこと。部品の追加、取り外し、交換をしてはならない。

c) ピットレーンには、チームのメンバー、競技役員、正規に承認されたテレビカメラマンだけが立ち入りを許される。

57.5 FIAの要請がない限り、スプリントセッションまたはレース中断中は、ファストレーンから車両を移動させることはできない。ファストレーンからピットレーンの他の場所に車両を移動させたドライバーには、第54条３項ｃ号に基づく罰を科する。

ドライバーは、つねにマーシャルの指示に従わなければならない。

58 スプリントセッションやレースの再開

58.1　遅延は可能なかぎり短くとどめ、再開時間がわかり次第、公式メッセージシステムを通じて全競技者に通知する。いかなる場合であれ、少なくとも10分前の警告が与えられる。

58.2　再開の10分前、５分前、３分前、１分前、15秒前に、信号が警告音とともに表示される。

58.3　５分前信号が表示されたとき、すべての車両はホイールを装着していなければならない。タイヤブランケットもこの時点で電源から外し、スタート遅延信号が表示されないかぎりはスタート手順中に再接続してはならない。

この信号後は、車両がファストレーンから移動された場合、またはさらなる中断のあいだのみ、ホイールを取り外せる。

５分前信号の時点ですべてのホイールが完全に装着されていなかった車両、またはスプリントセッションやレース再開後ピットレーンを離れるまでにホイールのいずれかを交換したドライバーには、第54条３項ｄ号に基づく罰を科する。

58.4　セーフティカーと１位車両のあいだにいる車両と、スプリントセッションまたはレースが中断された時点で１位車両に周回遅れにされていた車両は、２分前の時点でピットレーンを離れ、追い越しをせずにさらに１周を完了し、ピットレーンへ進入後セーフティカー後方の隊列に加わることが認められる。

58.5　１分前信号が表示されたらエンジンを始動し、全チーム員は15秒前信号の表示までにすべての機材を持ってファストレーンを離れなければならない。15秒前信号の表示後に援助が必要となったドライバーは腕を上げなければならず、自力でピットレーンを出発可能な他の車両が出発した後、マーシャルは動けない車両をインナーレーンに押し出すよう指示される。この場合、黄旗を持ったマーシャルが関係する車

の横に立ち、後続のドライバーに警告を発する。ドライバーはピットレーンを出発不可能な車両を追い越すためにファストレーンを外れてよい。

58.6　セーフティカー先導中の追い越しは、以下の場合にのみ許可される：

a) ドライバーは、ファストレーンの位置を離れる際に明らかな問題を抱えて遅れている車両を追い越すためにファストレーンを外れてよい。または、

b) ピット入口、ピットレーン、ピット出口にいるドライバーは、この３区間内にいる他の車両を追い越してよい。または、

c) 明らかに問題を抱えて低速走行している車両に対する場合。または、

d) セーフティカー先導中の周回で遅れた車両の場合。

58.7　第58条６項に詳述されたいずれの場合も、ドライバーは当初のスタート順、またはスプリントセッションやレース再開時のピット出口における順番を取り戻すためにのみ追い越しを行ってよい。

a) 第58条12項に詳述の「STANDING START」において、第58条６項に詳述のいずれかの理由で遅れた車両のドライバーは、セーフティカーがピットへ戻る周の第１セーフティカーラインに到達する前に、元のスタート順を取り戻すため追い越しを行ってよい。追い越しできなかった場合には再度ピットレーンに進入しなければならず、［「スプリントセッションまたは」が抜けている？］レースが再開して全車両がピットレーン終点を通過した後にのみスプリントセッションまたはレースにふたたび加わることができる。

ピットレーンに再進入できなかったドライバーが、セーフティカーがピットへ戻る周の第１セーフティカーラインに到達する前に元のスタート順に戻らなかった場合、第54条３項ｄ号の罰を科する。

b) 第58条13項に詳述の「ROLLING START」において、第58条６項に詳述のいずれかの理由で遅れた車両のドライバーは、公式メッセージシステムで全競技者に「ROLLING START」のメッセージが送信される前に、元のスタート順を取り戻すため追い越しを行ってよい。それができなかった場合、その場所からスプリントセッションやレースを再開しなければならない。

58.8　上記第58条５項に基づいてファストレーンから押し出された車両のドライバーは、スプリントセッションまたはレース前の順位を取り戻すために追い越しを行うことはできない。

58.9　スプリントセッションまたはレースは、緑色のライトが点灯しセーフティカーがピットを離れた時点で、セーフティカー先導で再開される。ドライバーは10車身以内の間隔でセーフティカーに続くこと。

58.10　この周回中、不必要に他の車両を追い越したと競技審査委員会が判断したドライバーには、第54条３項ｃ号またはｄ号の罰を科する。

58.11　以下を除き、セーフティカーは１周した後にピットに入る：

a) スプリントセッションまたはレースがウェット状況下での再開となり、１周より多く走ることが必要とレースディレクターが判断した場合。このような場合には第30条５項ｏ号の規定によってウェットタイヤの使用が義務づけられる。

b) すべての車両がまだセーフティーカーの後ろに揃っていない場合。

c) 再度の介入を要するさらなる事件が発生した場合。

58.12　トラック状況がスプリントセッションやレースのスタンディングスタートでの再開に適すると判断された場合、第58条５項に詳述の１分前信号よりも前に公式メッセージシステムを使って全競技者に「STANDING START PROCEDURE（スタンディングスタート手順）」のメッセージが送信される。

セーフティカーを呼び戻しても安全であると競技長が判断すると、公式メッセージシステムを使って全競技者に「STANDING START」のメッセージが送信され、全FIAライトパネルに「SS」と表示されてセーフティカーの橙色のライトを消灯する。これにより、競技者とドライバーはセーフティカーがその周回終了時点でピットレーンに進入することを知らされる。

この時点で、セーフティカーの後ろに並んだ先頭の車両は、ペースを決定し、必要であればセーフティカーから10車身以上離れてもよい。

セーフティカーがピット入口に接近したらFIAライトパネルを消灯する。

いったんセーフティカーがピットに進入したら、スプリントセッションまたはレースが中断された時点でガレージにいた車両（第57条３項参照）を除くすべての車両はグリッドへと戻り、グリッド位置に着き、関連する第43条11項、12項、13項または第44条10項、11項、12項の手順に従わなければならない。

セーフティカー導入中に完了した各周回は、スプリントセッションまたはレースの周回に数える。

58.13 トラック状況がスプリントセッションやレースのスタンディングスタートでの再開に適さないと判断された場合、公式メッセージシステムを使って全競技者に「ROLLING START PROCEDURE（ローリングスタート手順）」のメッセージが送信される。

セーフティカーを呼び戻しても安全であると競技長が判断すると、公式メッセージシステムを使って全競技者に「ROLLING START」のメッセージが送信され、全FIAライトパネルに「RS」と表示されてセーフティカーの橙色のライトを消灯する。これにより、競技者とドライバーはセーフティカーがその周回終了時点でピットレーンに進入することを知らされる。

この時点で、セーフティカーの後ろに並んだ先頭の車両は、ペースを決定し、必要であればセーフティカーから10車身以上離れてもよい。

セーフティカーがピット入口に接近したら、FIAライトパネルが消灯し、コントロールライン上に緑旗および／または緑色のライトパネルが出される。セーフティカーがピットに戻った後、ドライバーは最初にコントロールライン（第５条３項参照）を通過するまで、トラック上で他の車両を追い越すことはできない。

セーフティカー導入中に完了した各周回は、スプリントセッションまたはレースの周回に数える。

58.14 セーフティカー先導で１周以上走行した後、トラック状況がス競技再開に適さないと判断された場合、公式メッセージシステムを使って全競技者に「RE-START PROCEDURE SUSPENDED（再スタート手順中止）」のメッセージが送信され、全車セーフティカー先導のもとピットレーンに進入しなければならない。その後は第57条および第58条１項から10項の手順に従わなければならず、第30条５項ｏ号に

よってウェットタイヤの使用が義務づけられ、第58条13項に詳述の「ROLLING START」となる。

58.15 スプリントセッションまたはレースが再開不可能な場合、中断の合図が出された2周前の周回終了時点を結果とする。

59 フィニッシュ

59.1　チェッカーフラッグはセッション終了の合図であり、１位車両が第５条３項［「および第５条５項」が抜けている？］に基づき所定の距離を走破した時点でただちにコントロールライン上に掲示する。

59.2　いかなる理由であれ、１位車両が予定周回数を消化する前や規定時間経過前にセッション終了の合図が出た場合、スプリントセッションまたはレースは１位車両がその合図前に最後にコントロールラインを通過した時点をもって終了したものと見なす。

いかなる理由であれ、セッション終了の合図が遅れた場合、スプリントセッションまたはレースは本来終了すべき時点で終了したものと見なす。

59.3　セッション終了の合図を受けた後、すべての車両は、不必要に遅れることなく、何も受け取らず、援助を受けず（マーシャルの援助が必要な場合を除く）、サーキットを直接パルクフェルメに向かって進まなければならない。

第26条４項および上記の例外として、レースの優勝ドライバーはパルクフェルメに到着するまでに以下のような祝賀行為をしてもよい：

ａ）安全に配慮し、他のドライバーや競技役員を危険にさらさないこと。

ｂ）当該ドライバーの車両の合法性に疑義を生じないこと。

ｃ）表彰式を遅延させないこと。

自力でパルクフェルメに到着不可能な順位認定車両は、マーシャルの独占的な管理のもとでパルクフェルメに移動される。

60 スプリント後およびレース後のパルクフェルメ

60.1　監視を担当する競技役員だけがパルクフェルメに入ってよい。当該役員の許可がないかぎり、いかなる介入も許されない。

60.2　パルクフェルメを使用する際、コントロールラインとパルクフェルメの入口の間の区域にはパルクフェルメの規則が適用される。

60.3　パルクフェルメは、権限のない者が立ち入り不可能なように防護されなければならない。

60.4　各ドライバーは、重量計測が終了するまで完全に装備品を着用していなければならない（例：ヘルメット、グローブなど）。

60.5　ドライバーは、いかなる形であれパルクフェルメの手順を妨げてはならない。

61 スプリントセッションの順位

61.1　所定距離を最短時間で走破した、またしかるべき場合には１時間（第５条３項の場合はそれ以上）終了時に先頭でコントロールラインを通過した車両が１位となる。すべての車両の順位は完了した周回数の順に決定し、同一周回数を完了した車両同士はコントロールラインを通過した順とする。

61.2　走行周回数が優勝車両の周回数の90%（小数点以下切り捨て）未満だった車両は順位が認定されない。

61.3　スプリントセッション終了後に暫定順位を発表する。この順位は、国際競技規則および本競技規則に基づく修正の対象となる唯一の有効な結果である。

62 レースの順位

62.1　所定距離を最短時間で走破した、またしかるべき場合には２時間（第５条５項の場合はそれ以上）終了時に先頭でコントロールラインを通過した車両が１位となる。すべての車両の順位は完了した周回数の順に決定し、同一周回数を完了した車両同士はコントロールラインを通過した順とする。

62.2　走行周回数が優勝車両の周回数の90%（小数点以下切り捨て）未満だった車両は順位が認定されない。

62.3　レース終了後に暫定順位を発表する。この順位は、国際競技規則および本競技規則に基づく修正の対象となる唯一の有効な結果である。

63 表彰式とレース後の記者会見

63.1　レースを１位、２位、３位で終えたドライバーおよび優勝したコンストラクターの代表者は、表彰台での表彰式に出席し、附録５（モナコを除く）に記載の表彰式次第に従わなければならない。その後ただちに、メディアセンターでのテレビ取材と記者会見に１時間半対応できるようにすること。

63.2　表彰式およびレース後の取材の間、１位、２位、３位のドライバーはドライビングスーツのみを着用しなければならない。首回りを締めて腰まで下げない整った格好であること。

63.3　テレビ取材およびFIAのレース後記者会見のあいだ､すべてのドライバーは各チームのユニフォームのみを着用していなければならない。

64 チームの機器

64.1　グリッド上で強制的な空気の流れ（またはその他の気体の流れ）を利用して車両を冷却するために使用するすべての機器は、電気によってのみ作動するものでなければならない。