

2024 FORMULA ONE SPORTING REGULATIONS

Published on 24 February 2024 / issue 4

2024 フォーミュラ 1 競技規則 (仮訳)

2024. 2.24 ver1.0 第4版翻訳

Translated by DNF (port F)

凡例

【原文の凡例】

- ・黒字：2023年8月31日、10月19日および12月6日に世界モータースポーツ評議会（World Motor Sport Council / WMSC）によって承認された2024年F1競技規則。
- ・**ピンク字**：2024年2月13日にWMSCで承認された変更点。

【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。
- ・ 訳文中の「部品」は part(s) に、「コンポーネント」は component(s) に対応する。
- ・ 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かなければならない。
- 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ありは参考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、各フリー走行セッション、予選セッション、スプリントシートアウト、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3つ星~~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。~~
- 3.7 競技者やパワーユニット製造者は、規則の機能を遂行するための合理的な要請がFIA および FIA に授権された者から発せられた場合、不当な遅滞を生じさせること

なく、敷地、施設、個人、情報、文書（デジタル保管かどうかにかかわらず）へアクセスさせることを保証しなければならない。

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 講責や罰金を除き、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、限定国際大会 [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ぬ大会のこと。cf. 2023国際競技規則2.2.8] の地位を有する。
- 5.3 スプリントセッションは、最大6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。セッション終了の合図に関する第59条1項の規定の例外は、以下の状況である：
- i) 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。
- セッション終了の合図に関する第59条1項の規定は、以下の場合に例外として適用される：
- ii) スタート信号から1時間が経過してもスプリントセッションの所定距離を完了しなかった場合、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（the Line）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。
- iii) 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1時間（this one hour period）に追加される。所定周回数を超えない範囲で、これらの時間の合計が完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。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最大合計時間は開始予定期刻から1時間半となる。

5.4 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。例外は以下の2つの状況である：

- 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) 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。

セッション終了の合図に関する第59条1項の規定は、以下の場合に例外として適用される：

- c) スタート信号から2時間が経過してもレースの所定距離を完了しなかった場合、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。
- d) 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2時間（this two hour period）に追加される。所定周回数を超えない範囲で、これらの時間の合計が完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。**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）**、レースの最大合計時間は開始予定時刻から3時間となる。

5.5 選手権における競技会の数は最多で24、最少で8とする。

5.6 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。

5.7 FIAへの書面への通知が3ヶ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。

5.8 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 スタート信号からセッション終了合図までの距離がレース所定距離より短い場合は、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 スタート信号からセッション終了合図までの距離がスプリントセッション所定距離より短い場合、以下の基準に従って各タイトルに対する得点を与える：

- 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、得点を与えない。
- 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、得点を与えない。
- c) 1位車両が、スプリントセッション所定距離の50%以上を走行した場合、第6条4項に従って得点を与える。

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i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iii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4項b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4項d号）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) ドライバーナンバー。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年競技規則で 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に、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号車は螢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實に従うよう、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)

- a) 旧型車両のテスト (TPC) 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。車両は、第10条2項a号に記載の期間中において選手権シーズンの少なくとも1回の競技会または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しなければならない。
- d) 例外的に、費用、信頼性、安全性、供給力の不足、トラック状況などを理由として、第10条2項c号に準拠しないコンポーネントおよび／またはソフトウェアをTPCに装着してよい。この場合、競技者はそれらの装着が必要な理由を詳述した正式な要請書をFIAに提出しなければならない。
- e) あらゆるTPC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) 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。

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200kmを超えてはならず、1チームにつき1日1回のみ実施できる。
- 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、競技者は以下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、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：
- i) 例外的にTCCあるいはTPCが夜間に行われる場合は、各日9時間以内の新しいテストスケジュールが組まれる。
 - ii) 特別に、2024年のFIAフォーミュラワン世界選手権では、第10条8項c号において認められるTCC走行は10:00から19:00の間に行われる。
- b) 競技者は、以下の車両を使用してのみTCC、TPC、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、変更を中止するよう要求できる。
- c) TCC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ぬ。

10.7 FIAと競技者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とほかの全競技者に通知しなければならない。 [原文 *should* が *must* に変更]
 - 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。
 - vi) TPC、PE、DEに該当する活動を行うサーキットまたは会場。

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、技術規則の規定に完全に適合した車両を2台使用しなければならない。
 - 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。この車両は、本年度または前年度の選手権のレースまたはTCCで少なくとも1回は使用されたものと同一仕様のコンポーネントおよびソフトウェアを使用すること。この要件は、パワーユニットまたはその関連ソフトウェアには適用しない。
 - 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。この車両は、本年度の選手権のレースで少なくとも1回は使用されたものと同一構成のコンポーネントおよびソフトウェアであること。この要件は、パワーユニットまたはその関連ソフトウェアには適用しない。
- 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。
- iv) 2台の車両は、公認された仕様のパワーユニットエレメントと関連ソフトウェアを使用しなければならない。このエレメントには、技術規則附録4第5条に基づくFIA承認済みの変更点が含まれていてもよく、その変更が当該年度の競技会で使用されたエレメントに含まれていなくともよい。

- 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40日分のテストを実施する。
- i) こ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ぬ。
 - 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テストは、選手権第1戦終了後から12月31~~15~~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、1~~2~~月1日から選手権第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。
- g) 雨天における水沫低減技術の研究促進を明確な目標とするFIAプロジェクト（財務規則附録1に定義）への参加のみを目的としたテストが、全競技者と協議のうえでFIAによって最大4日間行われる。

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号と第10条8項e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。なお、第40条2項m号の下で許可されたコンポーネントは、第10条8項d号の規定に従い、気象条件の変更にともなって絶対的に必要な場合にのみ変更することができる。この場合、技術規則第8条15項の規定は適用されない。
 - ii) 第10条2項（TPC）に基づき実施されるテストの場合：
テスト部品、センサー、計測器、テストソフトウェア、コンポーネントの変更、運用テスト、手順テストなど、現行の選手権車両やTCCに準拠した車両に関するあらゆる種類の情報を競技者にもたらすテストを禁ずる。技術規則第8条15項の規定は適用しない。なお、車両の信頼性を高める作業のために必要であり、かつ期間中に1回以上のレースで装着されたセンサーと計測器であれば、これのみを許可する。
- b) セットアップの変更
 - i) 第10条8項d号および第10条2項（TPC）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号および第10条2項 (TPC) 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iiiおよび第10条2項 (TPC) に基づいて実施されるテストの場合：

追加の記録およびセンサーを禁ずる。

- ii) 第10条8項d号iiおよび第10条8項e号に基づくテストの場合：

タイヤの状態や性能だけ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 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ぬ。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) フリー走行、予選セッション、スプリントシュートアウト、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、競技規則に従ってフリー走行、予選セッション、スプリントシュートアウトを停止、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な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おいて、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 フリー走行、予選セッション、スプリントシュートアウト、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、不服申し立て、再審

17.1 抗議は国際競技規則に従って、2000ユーロの保証金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ユーロの保証金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42条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。

17.4 再審請求は、国際競技規則に従い、2000ユーロの保証金を添えて行うものとする。

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）に応じること。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) P1開始予定時刻20時間30分前から1時間以内に、6人のドライバーが、それぞれ1時間中最大30分間ファンとの交流活動に応じること（これにはファン活動へ向かう時間と戻る時間が含まれる）。
- c) 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。過去の競技会やTCCで走行したことなく本競技会で走行予定の主要空力・車体コンポーネントおよびアセンブリーを搭載車両が1台のみである場合は、その車両をメディアに展示しなければならない。

- 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) 登録パワーユニット製造者は、シーズン中の1競技会で、30分以上のメディア向けプレゼンテーションに応じること。パワーユニット製造者は、プレゼンテーションを行わなければならないイベントについて、4週間前までにメディア代表者から通知される。
- c) P1開始予定時刻1時間30分前までの1時間以内に、10人のドライバーが、それぞれ1時間中最大30分間ファンとの交流活動に応じること（これにはファン活動へ向かう時間と戻る時間が含まれる）。
- d) スプリントセッションが予定されていない競技会では、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ること。
- e) スプリントセッションが予定されている競技会では：
 - i) 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。
 - ii) 予選セッションの終了直後、上位3人のドライバーは、セッション前に発行されるメディア代表者ノートで規定された予選後の手順に参加するものとする。
 - iii) メディア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。
- f) メディア代表者によって選ばれた最大6人のチーム代表は、P1終了予定時刻30分後から1時間、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4人の上級競技者代表を用意しなければならない。上級競技者代表は、最低でもチームCEO（該当する場合）、チーム代表、テクニカルディレクターで構成されなければならない。

- iii) これらの上級競技者代表が競技会に参加しない場合は、遅くとも競技会開始10日前までにメディア代表者に通知しなければならない。
- iv) メディア活動に参加しない3人のチーム代表は、メディア代表者と商業権者に選ばれ、メディア活動と同じ1時間の間に最大30分のファン交流活動に参加する（これにはファン活動へ向かう時間と戻る時間が含まれる）。

19.3 走行2日目

- a) P3(スプリントセッションが予定されている場合は各競技会のスプリントシートアウト) 開始予定時刻の1時間半前から1時間以内に、走行初日にファン活動に参加しなかった10人のドライバーはファン交流活動にそれぞれ1時間中最大30分間応じなければならない（これにはファン活動へ向かう時間と戻る時間が含まれる）。
- 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、セッション前に発行されるメディア代表者ノートで規定された予選後の手順に参加するものとする。
- 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かなければならない。
- e) 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) スプリントシートアウトを終えたドライバーは、脱落したセッションの直後にメディア取材に応じなければならない（スプリントシートアウト後に上位3人の記者会見は行われない）。
 - iii) 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。

- iv) 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) 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、全車両をレース前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ug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の競技者はすべて、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10分前に開始される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) 競技者は、セッション前に発行されるメディア代表者ノートで規定されたレース前の手続きを行う。

その文書によって要求された場合、すべてのドライバーは、フォーメーションラップ開始予定時刻の22分以上前に、定められたミーティングポイントに参加し、文書に定められた手続きに従わなければならない。

いかなる場合であれ、フォーメーションラップ開始予定時刻14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。

- 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、予選セッション終了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イ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) リアウイ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イング用カバー。
- 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が予選セッションまたはスプリントシートアウトの3ピリオド（それぞれ「Q1、Q2、Q3」「SQ1、SQ2、SQ3」）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ドライバーはスタートあるいはセーフティカー退去から1周を完了した後にDRSを作動させることができる：
 - i) ~~スプリントセッションでは、スタートあるいはセーフティカー退去から1周を完了した後。~~
 - ii) ~~レースでは、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。~~
- 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 大会において、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。
- 23.2 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。
- 23.3 競技者は競技期間中、第23条1項に掲げる58人に加え、~~16人+2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。
- 23.4 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
- 23.5
- 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5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5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内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5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5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時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1項、3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) 各制限時間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時間前からP3開始予定時刻3時間前まで。P2終了から制限時間3の開始まで無制限時間が4時間を超える場合、超過分は制限時間3の開始時間に加算される。

23.6 競技者は選手権期間中、第23条5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24回の例外
- b) 制限時間2：選手権中に23回の例外。
- c) 制限時間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、2回の操業停止期間を守らなければならない。

- a) 1回目の期間は、7月および／または8月に連続14曆日。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曆日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。
- b) 2回目の期間は、12月24日に始まる連続9曆日。

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で限定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で限定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およびその関連先は、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、これらの工場は第24条1項a号に定める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、第24条1項b号に定める2回目の操業停止期間を12月31日までに開始する。これに当てはまるパワーユニット製造者は、当該停止期間中に関係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、稼働時間であれ運用時間であれ、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で限定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、フリー走行、予選セッション、スプリントシュートアウト、スプリントセッションにおいてピット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限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、ピットトレーン、スタートイ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 各フリー走行、予選セッション、スプリントシュートアウトの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

ヨ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、ピット進入路、ピット退出路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 フリー走行、予選セッション、スプリントシートアウト、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かなければならない。

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かなければならない。フリー走行、予選、スプリントシートアウト、スプリントセッション、レースのいずれも、車両が最初にピットレーンを離れる際、すべてのライトが正常に作動していかなければならない。技術規則第14条3項2号に記載されている中央後部ライト、および技術規則第14条3項3号に定める側方ライトの少なくとも1つが点灯していない場合、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 フリー走行、予選セッション、スプリントシュートアウト、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) 各フリー走行、予選セッション、スプリントシュートアウトの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と除き、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斷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前車軸コンポーネント。
 - 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~~4基、モータージェネレータユニット（MGU-H）を~~3~~4基、ターボチャージャー（TC）を~~3~~4基、エネルギー貯蔵装置（ES）を2基、電子制御装置（CE）を2基、モータージェネレーター運動ユニット（MGU-K）を~~3~~4基、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のレース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：
- 初めて追加の構成要素を使用：レースにおいて10グリッド降格
 - 次に追加の構成要素を使用：レースにおいて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、選手権の競技会数に応じて変化する。
- 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。
 - 罰は、本項の表の該当欄に従う。
 - 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。
 - 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（レースのグリッド降格） |
|------------------------|--------------------|------------------|----|----|----|----|----|----------------------|
| | | 20 以下 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | |
| 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 |

| | | | | | | | | |
|--|---------------------------|---|---|---|---|---|---|---|
| ギアボックス の駆動系、ギア チェンジコン ポーネント、附 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 |
|--|---------------------------|---|---|---|---|---|---|---|

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。これは、スプリントセッションが予定されていない競技会でのみ行われる可能性がある。
 - 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、e-n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54組、ウェットタイヤを23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。
- 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せてよい。
- 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) 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ATA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
- 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。システムに問題が発生し、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 [削除された項が参照先に残っている]）、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または予選セッション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と予選セッションでウェット宣言が出されず、スプリントシュートアウト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。

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P2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セッション開始前に電子的に返却しなければならない。~~

g) 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) 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。
- ii) スプリントセッションでもっとも多い周回数を走ったタイヤを、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。
- iii) スプリントシュートアウトのSQ1、SQ2において、ドライタイヤはそれぞれ1セットまで使用可能であり、ミディアム仕様の新品でなければならない。
- iv) スプリントシュートアウトのSQ3において、ドライタイヤは1セットまで使用可能であり、ソフト仕様の新品でなければならない。
- v) スプリントシュートアウト全体で、各ドライバーの割り当ての範囲内においてインターミディエイトタイヤおよびウェットタイヤの使用は自由とする。

- vi) SQ1、SQ2、SQ3のいずれかでウェット宣言が出た場合、残りのスプリントシュートアウトで使用するドライタイヤの仕様、走行距離、本数は自由とする。
- h) 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。
- i) 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。
- 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) 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。
- k) 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。
- l) 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つたドライバーのレース走破時間に30秒を加算する。
- m) 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10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。

- n) 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つたり、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

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、技術規則第2条11項3号に定めるZW軸 [XW軸：車輪に対し進行方向、YW軸：車輪に対し車体方向、ZW軸：車輪に対し上下方向] から10度以内に作用する力を除き、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~~e-n~~号の規定にかかわらず、ドライバーが第32条4項c号の規定に従つ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60分経過後に第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~~e-o~~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~~e-n~~号iおよびiiiの規定に従うこと。
- c) P2セッションの60分経過後は、第30条5項~~e-n~~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セッションの最初60分間は第30条5項~~e-n~~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~~e-n~~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ぬ。
- e) 追加タイヤは第30条5項~~e-n~~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項に基づき予選セッション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スプリントシュートアウト開始前、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セッション開始前であれば、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ぬ。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）。

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 ピット進入路、ピットレーン、ピット退出路

- 34.1 レースディレクターが別途定める場合を除き、ピットレーンへと誘導する第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「ピット進入路 (pit entry road)」と呼ぶ。
- 34.2 レースディレクターが別途定める場合を除き、トラックへと誘導する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「ピット退出路 (pit exit road)」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、フリー走行、予選セッション、スプリントショートアウト、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ならない。
- 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) フリー走行、予選セッション、スプリントシートアウト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ます。
- 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ます。

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。

フリー走行、予選セッション、スプリントシートアウト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フォーメーションラップ開始から90秒後まで許可される。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、スプリントシートアウト、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、予選セッション、スプリントシートアウト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。このような違反に対する罰

は、スプリントシートアウトで発生した場合はスプリントセッションに、それ以外で発生した場合はレースに適用される。

- 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、あるいは予選セッションやスプリントシュートアウト中、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、参加した予選セッションまたはスプリントシュートアウトの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) 予選セッションまたはスプリントシュートアウト終了後、Q3（またはSQ3）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こと。
- e) 予選セッションまたはスプリントシュートアウト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動作するか、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

- 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~~退出路~~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 フリー走行、予選セッション、スプリントシートアウト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。
- 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。
 - このようなグリッド位置降格は、違反がスプリントシートアウトで発生した場合はスプリントセッションに、それ以外で発生した場合はレースに適用される。
 - しかるべき場合は第18条1項の規定も考慮する。
- 37.5 フリー走行、予選セッション、スプリントシートアウト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フリー走行、予選セッション、スプリントシュートアウト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ぬ。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ライトペナ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) 各フリー走行セッション、予選セッションの全ピリオド (Q1、Q2、Q3) およびスプリントシュートアウトの全ピリオド (SQ1、SQ2、SQ3) 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）。

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 予選セッションとスプリントシュートアウト

39.1 レースおよびスプリントセッション（予定されている場合）のスタートインググリッドは、以下の練習セッションの結果によってそれぞれ決定する：

- a) 「予選セッション」。このセッションは以下の時間に実施する：
 - i. スプリントセッションが予定されている競技会：走行初日、P1終了後2時間半から3時間半の間に開始する。
 - ii. スプリントセッションが予定されていない競技会：走行2日目、P3終了後2時間半から3時間半の間に開始する。
- b) 「スプリントシュートアウト」。スプリントセッションが予定されている競技会では、このセッションを走行2日目に実施し、スプリントセッション開始予定期刻の4時間半前、予選開始予定期刻の19時間後までに開始する。

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 スプリントシュートアウトは以下のとおり実施する：

- a) 最初の12分間（SQ1）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、10分間のセッションが再開 (SQ2) 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) 7分間の休憩の後、8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。

39.4 第39条2項と3項の予選セッションおよびスプリントシュートアウトの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またはSQ3に進出したドライバーのQ3またはSQ3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またはSQ2で脱落したドライバーのQ2またはSQ2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またはSQ1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またはSQ1、SQ2、SQ3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、Q3またはSQ2、SQ3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またはSQ1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なかった場合は除く。

- ii) Q1またはSQ1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セッションまたはスプリントシュートアウト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：

- 他の練習セッションで適切なラップタイムを記録している。
- 過去の選手権競技会におけるドライバーの総合的なパフォーマンス。
- ドライバーの失格理由となった違反の重大性。

39.5 第39条2項および3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、およびSQ1とSQ2の後に6台が、24台であればQ1とQ2、およびSQ1とSQ2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。

39.6 予選セッションまたはスプリントシュートアウト中、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。

39.7 予選セッションおよびスプリントシュートアウト終了時に、各ドライバーの公式なタイムを発表するものとする。

39.8 予選セッションおよびスプリントシートアウトが完了するまで、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ぬ。

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つた車両は、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) ブレーキ
 - i) ブレーキの摩擦材の取り外し、測定、脱脂、再装着。
 - ii) ブレーキのエア抜き。
- b) ボディワーク
 - i) 既設の部品を使用することによるフロントウイングの空力セットアップ。部品の追加、取り外し、交換をしてはならない。
 - ii) ボディワーク（ラジエーターおよび熱交換器を除く）の取り外し。
 - iii) 解体しないことを条件として、フロントおよびリアウイングのアセンブリーはの非破壊検査。
 - iv) ボディワークの外見の変更とテープの追加。
 - v) 車両のあらゆる部分の掃除。
 - vi) ボディワークの固定具（消耗品のファスナー）の交換。
 - vii) 繰ぎ当て、接着、固定されたあらゆるボディワークコンポーネントの損傷の修理。このような修理に交換用のコンポーネントやサブコンポーネントを使用してはならず、修理に付隨してボディワークのジオメトリーに変化を生じさせてはならない。

- c) 気象条件 - 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、公式メッセージシステムを通して全競技者に「CHANGE IN CLIMATIC CONDITIONS（気象条件の変化）」のメッセージが通知される。この時点から、以下を変更してよい：
- i) 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。
 - ii) 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および／またはギアボックス冷却用のボディワーク。
 - iii) パワーユニットおよび／またはギアボックスの冷却を目的とする場合のみ、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を調整すること。
 - iv) ピトー管はカバーをしてもしなくてもよい。
- d) ドライバーの快適性
- i) 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。
 - ii) 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通して求められる。
 - iii) 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。
- e) 電気系
- i) 車載カメラ、マーシャリングシステムのコンポーネント、タイミングランスポンダーおよびその他関連機器の取り外し、再装着、点検。
 - ii) 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。
 - iii) ERSエネルギー貯蔵装置の充電および／または放電。
 - iv) 電気系コンポーネントの修理（例：損傷した接続ピン、配線の覆いや囲い）

f) 液体

- i) 燃料の追加や抜き取り。
- ii) 圧縮ガスの排出または充填。
- iii) 許可された通気、加熱、冷却装置の取り付け。
- iv) 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の仕様であること。
- v) ドライバー用の飲み物はいつでも追加してよい。ただし、容器の容量は1.5リットルを超えてはならない。

g) 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) トラン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、トランクを外したことによる損傷。

h) パワートレイン

- i) エンジンの始動。
 - ii) 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。
- i) パワートレイン
- i) ホイール、ホイールファスナー、タイヤの取り外しや交換およびバランスの再調整。
 - ii) タイヤ空気圧の調整。
- j) 技術代表者が要求したあらゆる作業。

40.3 第40条2項で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。さらに、そのような

作業を行うために取り外した部品は、車両がピットローンを離れる前に再装着すること。

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ぬ。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、過去に予選セッション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やスプリントシートアウト中、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

- b) 第40条3項に基づく設計の異なる部品交換の要求は、競技者が部品不足を証明でき、かつその交換部品が以前に予選セッションまたはレースで使用された仕様である場合にかぎり承認を検討する。この場合、競技者はスプリントセッションの開始前に、その部品について書面でFIAに通知すること。
- 40.5 予選セッションまたはスプリントシュートアウトの終了時にさらなる検査を受ける特定の車両をFIAが選出する。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 予選セッション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、スプリントシュートアウト開始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、当該ドライバーはピットトレーンからレースを開始し、第44条2項に定める手続きに従わなければならない。

上記の罰に加え、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、スプリントセッション開始前にパルクフェルメ状態に違反した場合、当該ドライバーはピットトレーンからスプリントセッションを開始し、第43条3項に定める手続きに従わなければならない。

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に、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 空白

42 スプリントとレースのグリッド

- 42.1 レースのグリッドは第39条2項に述べる予選セッションの結果、第39条4項に定める順位、本第42条3項に定める手順に従って配置するものとする。レースに関する罰は、第42条3項に定める手順で加算、適用する。
- 42.2 スプリントセッション（予定されている場合）のグリッドは第39条3項に述べるスプリントシートアウトの結果、第39条4項に定める順位、本第42条3項に定める手順に従って配置するものとする。スプリントセッションに関する罰は、第42条3項に定める手順で加算、適用する。
- 42.3 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。
- 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、予選セッションまたはスプリントシートアウト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セッションまたはスプリントシートアウトの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。
 - (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、予選セッションまたはスプリントシートアウトの順位の順番で空いているグリッドを割り当てる。
 - 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。
 - 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セッションまたはスプリントシートアウトの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4項b号に従って決定する。

42.4 暫定スタートディンググリッドは、レースのフォーメーションラップ開始予定時刻4時間前まで、またはスプリントセッション（予定されている場合）のフォーメーションラップ開始予定時刻2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、またはスプリントセッション（予定されている場合）のフォーメーションラップ開始予定時刻1時間15分前までに、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) 最終スタートティンググリッドは、レースのフォーメーションラップ開始予定時刻2時間前、またはスプリントセッション（予定されている場合）の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) 第42条4項b号に言及した時刻以降に取り除かれたり、スタートできなかったりした車両のグリッドは、空位のままとする。

42.5 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。

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。

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。ピットトレーンに残っている車両は、自力でピットトレーン終点に到着できることを条件に、ピット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ションにいる車両は：

- a) ホイールを装着していなければならず、
- b) タイヤプ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トレーン終点からスタートしなければならない。

ピット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ト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、スタートインググリッド上で車両が動かなくなつた場合は：

- 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ぬ。

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止めた状態でスタート順にグリッドに停止し、**ピットトレーンからレースをスタートする必要のある全車両はピットトレーンに入らなければならぬ。**

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トレーンを通過する場合でも、ピット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つた車両はすべて、レースをグリッドからスタートすることが許されない。

- 44.2 フォーメーションラップ開始予定時刻**42 32**分前に、ピットトレーン終点が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**40 30**分前にピットトレーン終点が閉鎖され、2回目の警告信号が出される。ピットトレーンに残っている車両は、自力でピットトレーン終点に到着できることを条件に、ピット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ションにいる車両は：

- a) ホイールを装着していなければならず、
- b) タイヤプ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。

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トイ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つた場合は：

- 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トイ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。~~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) スタート信号が出たときに、フロントタイヤの接地面の一部が線（前方と側方）[「グリッドの線」ということか？] の外にあった。

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~~a~~m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。

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5条3項a号iに記すスプリントセッションの周回数、または第5条4項b号に記すレースの周回数は、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。

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トレーンに進入し、ピット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トレーンに進入し、ピット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 セーフティカーの橙色のライトが消える前にピットに戻り、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适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台が不适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。追い越しき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つた場合、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 スタート手順の中止

- 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~~n-m~~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12項に詳述の「ROLLING START」となる。レースは、第58条8項に掲げたとおりセーフティカーがピット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項の手順に従うことが可能である。

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^{進入路}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。

事件についての完全な、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すでにピット進入路にいる場合を除き、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。この文脈において、車やドライバーに対して手や道具や装備で触れることは、すべて作業に該当する。
- 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、ピット進入路、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、ドライバーは、セーフティカーがピットに戻ってから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11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) ピット進入路、ピットトレーン、ピット退出路にいるドライバーは、この3区間に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 [進入路](#) 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進入路に接近したら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4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、ピット進入路、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) ピット進入路、ピットレーン、ピット退出路にいるドライバーは、この3区間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止

- 57.1 トラン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ン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止が必要な場合、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 トラン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、トラン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進入路にいた車両は、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11項も参照）。

すべての場合において、順位は全車両の位置を決定可能であった最終時点のものを採用する。これらの車両はすべて、スプリントセッションまたはレースの再開を許可される。

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トレーンの他の場所に車両を移動させたドライバーは、ファストレーンの列の最後尾に、移動順に整列する。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11項も参照）。

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。

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、第30条5項~~m~~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。この場合、10分前信号の時点ではセーフティカーの橙色のライトが点灯する。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。

- 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ぬ。タイヤプ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分前の時点では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、チーム員がファストレーン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58条10項に記すセーフティーカー後方での確認周回、または第58条11項に記すフォーメーションラップの後にピットレーンへ入り、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再開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) ピット進入路、ピットレーン、ピット退出路にいるドライバーは、この3区間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のみ追い越しを行ってよい。

- a) 第58条11項に詳述の「STANDING START PROCEDURE」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。追い越しきな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つた場合、第54条3項d号の罰を科する。

- b) 第58条12項に詳述の「ROLLING START PROCEDURE」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つてよい。それができなかつた場合、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 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。

58.9 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。

58.10 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周よりも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、第30条5項~~n-m~~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。

58.11 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ト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進入路に接近したら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（第57条3項参照）、またはファストレーンから移動した（第57条5項参照）車両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項の手順に従うことが可能である。

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。

58.12 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ト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進入路に接近したら、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。

- 58.13 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9項の手順に従わなければならず、第30条5項~~m~~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12項に詳述の「ROLLING START」となる。
- 58.14 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4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い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4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かなければならない。
- 63.4 得点が与えられない場合、第63条1項に定める表彰式は行わないが、同項に定めるテレビ取材は、表彰式を予定していた時刻に行うものとする。

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。

附録 1

競技会90日前にFIAに要求される情報

パートA

1. ASNの名称と住所
2. 主催者の名称と住所
3. 競技会の開催日と開催場所
4. レースのスタート時刻 (F1委員会の常設事務局と合意したもの)
5. 問い合わせ先の住所、電話番号、ファックス番号、テレックス番号
6. サーキットの詳細。以下を含むこと：
 - 所在地と交通案内
 - 1周の距離
 - レース周回数
 - 周回方向 (時計回りまたは反時計回り)
 - ラインに対するピットレーン終点の位置
7. サーキット施設の正確な位置：
 - 競技審査委員会室
 - レースディレクター室
 - FIA事務局
 - パルクフェルメ
 - ドライバーと競技者のブリーフィング
 - 優勝者の記者会見室
8. トロフィーおよび特別賞典の一覧
9. ASNに指名された以下の競技役員の氏名

- 競技審査委員
- 競技長
- 競技会事務局長
- 国内車検委員長
- 国内医療者長

パートB

1. FIA競技審査委員
 2. レースディレクター
 3. 安全代表者
 4. 常任スタートナー
 5. 医療代表者
 6. 技術代表者
 7. メディア代表者
 8. 競技審査委員のアドバイザー
- また、必要な場合、
9. FIA会長代理
 10. レースディレクター代行
 11. 医療代表者代行
 12. 立会人
 13. セーフティーカーのドライバー
 14. メディカルカーのドライバー

附録2

国際自動車連盟 2022年FIAフォーミュラ1世界選手権登録フォーム

2022年FIAフォーミュラ1世界選手権登録

申請者

正式な社名 _____

法人の国籍 _____

登録番号 _____

法人の設立日 _____

所在国 _____

登録事務所 _____

事業所の住所 _____

電話番号 _____

ファックス番号 _____

Eメールアドレス _____

役員名 _____

チーム代表者 _____

チームマネージャー _____

会社に対し独占的権限を持つ承認された代表者

職名
.....

職名
.....

職名
.....

登録コンストラクターの詳細

競技者国籍
.....

発行元
.....

番号
.....

チーム名（シャシー名を含むこと）
.....

われわれは、 FIAフォーミュラ1世界選手権への登録を申請し、すべての競技会に
参加することを約束します：

i) 競技規則第8条2項c号、d号の目的を満たす車両の製作：

シャシー名
.....

エンジン製造
.....

ii) 競技規則第8条2項e号、第26条1項の目的を満たすドライバー

1号車のドライバー [または*]
.....

ライセンス番号 発行元
.....

2号車のドライバー [または*]
.....

ライセンス番号 発行元
.....

(該当する場合は印をつける)

[]* われわれは、この申請より後れて1号車のドライバーを指名することを希望します。この行為について、われわれは競技規則第8条2項e号の規定に従うことに明確に同意します。

[]* われわれは、この申請より後れて2号車のドライバーを指名することを希望します。この行為について、われわれは競技規則第8条2項e号の規定に従うことに明確に同意します。

われわれは、国際競技規則、フォーミュラ1技術規則、フォーミュラ1競技規則、フォーミュラ1財務規則の規定を読み、理解したことを確認します。われわれはこれら規則（またそれらの補足あるいは改訂されたもの）に拘束されることに同意し、自分たち自身、またFIA フォーミュラ1世界選手権にわれわれが参加にことに関係するすべての人を代表して、これらの規則を遵守することに同意します。

われわれは、この登録フォームを精査し、記載情報が事実、正確、かつ完全であることを宣言し、競技規則附録7に従って計算された登録料をこの申請が関連する年の前年12月10日までにFIAに支払うことを約束します。われわれは、登録の再検討を可能にするためのあらゆる変更を、当該の変更から7日以内にFIAに書面で通知しなければならないことを理解し、同意します。

署名 (自署)

(署名者の活字体氏名)

署名者は申請者を代表して署名できる正式な承認を得た人物である

(申請者の活字体正式名称)

日付

われわれは、この文書の末尾に記載のデータ保護に関する通知を読み、この文書で言及されている個人がこれを利用できるようにしたことを確認します。□

FIA記入欄

1号車のドライバーのスーパーライセンス番号

2号車のドライバーのスーパーライセンス番号

承認日

データ保護に関する通知

個人データの保護は、 "the Fédération Internationale de l'Automobile of 8, place de la Concorde, 75008, Paris, France"（「FIA」 「われわれ “us” “we” “our”」）にとって非常に重要です。ご承知のとおり、一般データ保護規則 ((EU) 2016/679)（「GDPR」）によって、あなたの個人データの収集・使用について以下の詳細を定めることが義務づけられています。

あなたのチームがFIAフォーミュラ1世界選手権（「選手権」）に参加するにあたり、本フォームに記載の情報（該当する場合は、氏名、連絡先、ドライバーのライセンス番号）や画像などの経歴情報を含む特定の個人データ (GDPRを含む該当のデータプライバシー法（「プライバシー法」）で定義される) をあなたはわれわれに提供し、またわれわれはあなたから収集することができます。

われわれはあなたの個人データに関するデータ管理者であり、プライバシー法に基づく義務に従ってあなたのデータを取り扱います。われわれは、本選手権を管理し、あなたのチームと締結した個別契約またはその他の契約によって与えられた権利を活用することに関してのみ、この情報を使用します。われわれは、われわれの正当な利益（選手権を運営し、あなたの参加を促して活用すること）に基づき、これを行う権利を有します。

上記の目的に関連して、われわれはあなたの個人データをFIAスイスと共有する場合があります（スイスは、データ保護について適切なレベルの保護を提供していると欧州委員会に認められています）。また、法律または拘束力を持つ規制当局によって、あなたの個人データ開示が要求される場合もあります（このような場合、開示はつねに法律または当局の要求の範囲内にかぎられます）。

われわれは、あなたの個人データを、最初に収集された目的（上記参照）のために厳密に必要な期間、およびその後に法律で要求される可能性のある期間のみ、システム上に保管します。

あなたの権利

特定の状況下において、あなたは以下の権利を有します： (i) 個人データへのアクセスを要求する； (ii) 個人データの修正を要求する； (iii) 個人データの消去を要求する； (iv) わ

れわれが正当な利益に依存している場合は、個人データの処理に反対する； (v) 個人データの処理の制限を要求する； (vi) 個人データの第三者への移転を要求する； (vii) われわれの特定の処理活動に同意した場合に、いつでもその同意を取り消す（ただし、われわれが正当な法的根拠を有する場合、当該個人データの処理を継続できることにご留意ください）。

以上の権利を行使する場合、dpo@fia.comまでご連絡ください。

われわれの個人データの取り扱いについて懸念がある場合は、フランスまたはスイスのデータ保護監督機関（それぞれCNIL, FDPIC）に苦情を申し立てる権利があることにもご留意ください。

附録3

ドライバー契約承認委員会規則

(FIAフォーミュラ1世界選手権に参加する競技参加者専用)

附録4

2024年FIAフォーミュラ1世界選手権登録料

- i) 2022 2023年コンストラクターズ世界選手権の優勝者は、基本登録料65万7837米ドル¹に加え、2023年コンストラクターズ世界選手権で獲得した得点1につき7893米ドル¹の支払いが求められる。
 - ii) その他の競技者は、基本登録料65万7837米ドル¹に加え、2023年コンストラクターズ世界選手権で獲得した得点1につき6575米ドル¹の支払いが求められる。
- いずれの場合も、基本登録料は申請時に、残りは申請に関連する年の前年12月10日までに支払う。

¹ 米国消費者物価指数（US CPI）により物価スライド（6.5%）

附録5

表彰式

大会では、表彰式の手順は以下のとおりである。

1. 式典長

FIAに任命された式典長が、表彰式全体を指揮し、責任を持つ。

2. 表彰台

a) 御立ち台

御立ち台は、FIAグラフィックデザインマニュアルに記載の寸法に従わなければならぬ。

優勝者台の端と表彰台の保持バリアとの間は、通路を確保するために最低120cm空けなければならない。

トロフィー贈呈者が立つ場所を、表彰台の床面に記さなければならない。

トロフィーは表彰台の片側にあるひとつのテーブルの上に並べなければならない。シャンパンは御立ち台の上に置かなければならない。

b) 旗

オリンピック形式の「フラットフラッグ」を使用すること。表彰台構造の後方に、旗係員用の空間が最低50cmなければならない。

c) 床

表彰台と踏み段は緑色あるいは濃青色の絨毯で覆うこと。

3. 祝曲

a) 優勝ドライバーと優勝コンストラクターの国歌が演奏される。コンストラクターとドライバーの国籍はFIAから主催者に通知され、国際競技規則第9条5項2号と整合する。

b) 国歌（式典長により開始される）がテレビ放送と連結するオーディオ機器で明瞭に聞こえるよう、適切な音響装置を設置しなければならない。

c) シャンパンシャワーが始まったら、音楽を流さなければならない。これは授与者が表彰台を離れるまで開始しないこと。

d) 表彰式の実況解説は、テレビカメラ用の台から公衆に放送すること。

4. トロフィー

表彰式では4つのトロフィーのみが授与される：

a) 優勝ドライバー

b) 優勝コンストラクターの代表者

c) 2位のドライバー

d) 3位のドライバー

トロフィーは伝統的なカップ形状で、ASNによって提供され、以下を表示すること：

e) FIAフォーミュラ1世界選手権の公式ロゴ

f) 競技会の公式名称

g) ドライバーの順位

トロフィーの高さは：

h) 優勝者とコンストラクターのトロフィー - 50cm以上65cm以下の高さ

i) 2位と3位のドライバーのトロフィーは - 35cm以上45cm以下の高さ

1つのトロフィーの最大重量は5kg以内であること。トロフィーは破損することなく取り扱いおよび運搬できるデザインであること。

5. 式次第

a) トロフィー授与のため3人のみが表彰台に上がること。例外的な状況でのみ、式典長はこの数を4人に増員してよい。

b) 警官、ボディガード、および式典長の許可のないその他の者は、表彰台に上ることを許されない。

c) 式典長は、トロフィーを授与する人物の名前をテレビおよび公衆送信の実況解説者に伝える。

- d) 式典長は、表彰台のトロフィーがある側にいなければならない。トロフィー授与者は反対側に位置する。式典長は、トロフィー授与者にトロフィーを手渡す。

6. テレビ

テレビカメラの理想的な位置は、表彰台と同じ高さの正面である。いかなる場合も、表彰台の上にテレビカメラマンを配してはならない。

7. パルクフェルメ

パルクフェルメは、できるかぎり表彰台の近く、可能であれば表彰台の直下に、直接アクセスできるよう配置しなければならない。

全車両がラインを通過したら、すぐにコースカーがトラックを回り、サーキット内で停止し動けなくなった3位以内のドライバーを回収しなければならない。

ドライバーはパルクフェルメで遅滞なく行動すること。式典長に指名され、無線で連絡を取っている者1人が、ドライバーをパルクフェルメから表彰台まで滞りなく移動させる責任を負うものとする。テレビの独占取材終了前にドライバーと接触できるのは、式典長の許可を受けた者のみである。

8. ユニラテラルルーム

ユニラテラルルームは、表彰台に隣接していなければならない。式典長は、表彰式後ドライバーがすぐにそこに進むのを確認する。部屋は適切に換気されているか、気温が25°Cを超える場合は空調がされていなければならない。

9. 記者室

テレビ取材後、ドライバーはすぐに記者室へ行き、取材を受けなければならぬ。

10. 水 + タオル

パルクフェルメに水のボトルを3本置かなければならない（識別なし）。

ユニラテラルルームに水のボトルを3本置かなければならない（識別なし）。

ユニラテラルルームにタオルを3枚用意しなければならぬ。

パルクフェルメおよびユニラテラルルームにその他の飲み物を持ち込むことを禁ずる。

11. 表彰式の儀礼（モナコを除く）

優勝ドライバーへの賞典授与は、開催国の国家元首、首相、またはFIA会長が行う。該当する人物が不在の場合は、開催国における同等の人物、または国際的地位のある要人を招待する必要がある。いずれも不可能な場合は、ASN会長が優勝トロフィーを授与するよう招かれる。

コンストラクターへの賞典授与は、競技会の命名権を持つスポンサーの公式代表者が行わなければならぬ。命名権を持つスポンサーがない場合は、式典長が適任者を選出する。

2位と3位のドライバーへの賞典授与は、現地の事情によって追加の要人が出席する場合を除き、ASN会長が行わなければならない。追加の要人が出席する場合、その人物が2位のドライバーに、ASN会長が3位のドライバーに賞典を授与する。ASN会長が不在または優勝トロフィーの授与者である場合は、式典長が適切な代行者を選出する。

表彰式に参加する人物には、手順を明確に記した招待状を出すものとする。

附録6

2021-2025年選手権のためのパワーユニットの供給

前文：FIAおよび商業権者は、選手権シーズンにパワーユニットを供給するパワーユニット製造者の数が3社に満たない場合はいつでも、本附録の撤回を共同で決定する権利を有する。

- a. 競技者にパワーユニットを供給しようとするパワーユニット製造者は、技術規則附録第4条1項1号に規定された義務を果たさなければならない。
- b. パワーユニットを供給するパワーユニット製造者が以下の条件を受け入れ、遵守しないかぎり、任意の選手権シーズンにおいてパワーユニットを使用することはできない。

公認されたパワーユニットの各パワーユニット製造者は：

1. パワーユニットを供給する前季の5月15日（または全パワーユニット製造者とFIAとの間で書面により合意された他の日）までに、当該選手権シーズンにおいて供給契約を締結したチームのリスト（指定の「ワークス／ファクトリー」チームが存在する場合は明確に区別する）をFIAに提出すること；
2. パワーユニットを供給する前季の6月1日（または全パワーユニット製造者とFIAとの間で書面により合意された他の日）までにFIAから要請があった場合、少なくとも以下の式に相当する数のチーム（以下「T」）に供給すること：

$$T = (11^1 - A) / (B - C)$$

- **A** = 所与の選手権シーズンにおける、新規パワーユニット製造者と供給契約を締結しているチーム（「ワークス／ファクトリー」チームを含む）の総数。
- **B** = 所与の選手権シーズンにおける、公認パワーユニットの製造者の総数。
- **C** = 所与の選手権シーズンにおける、公認パワーユニットの新規製造者の総数。

ただし、計算結果が小数となる場合は、小数点以下を切り上げてひとつのチームと数える（例：11チーム ÷ 4 製造者 = 2.75であるため、FIAから要請があった場合、各製造者は少なくとも3チームに供給しなければならない）。

¹ 「登録チームの総数」は選手権シーズンの前の11月にならないとわからないため、この数字は年ごとに見直す。11という数字は、計算ルールに従うと12チーム以下の供給をカバーすることになる。

この際、FIAは、供給チーム数が最少のパワーユニット製造者のあいだで最初にパワーユニット供給を配分する。ただし供給契約を結んでいないチームは、供給チーム数が最少のパワーユニット製造者が割り当てられることを条件とする。供給チーム数が最少のパワーユニット製造者が複数存在する（すなわち同じ立場にある）場合、および／または複数のチームが供給を求めた場合、このようなパワーユニット製造者間の割り当てには投票を行うものとする（この投票は、パワーユニット製造者および当該被供給チーム代表者の立ち合いのもと、FIAが透明性をもって行う）。

FIAによるこのような割り当ては、遅くとも8月1日（または全パワーユニット製造者とFIAとの間で書面により合意された他の日）までに、当該チームとの供給契約によって正式に決定すること。

新規パワーユニット製造者は、上記の義務を遵守しなくてよい。

c. 以下の場合を除き、FIAはb項i号に定める日において、パワーユニット製造者に対し本附録に基づいてチーム（「新規被供給チーム」）へのパワーユニット供給を要求する権利を有するものとする：

- 当該チームがb項i号に定める日以前に、所与の選手権シーズンに向けてパワーユニット製造者と供給契約を締結している、および、
- 当該チームが、パワーユニット製造者との有効な拘束力ある提案のもと、所与の選手権シーズンにパワーユニット供給を受ける権利を与えられている。

さらに、当該パワーユニット製造者は、以下の累積条件が満たされた場合にのみ、新規被供給チームへの供給を要求されるものとする。この条件が満たされない場合、パワーユニット製造者は、単独かつ排他的な裁量で当該新規被供給チームからの供給要求を拒否できる。この拒否は、本附録に定める条件の違反とは見なさない（ただしパワーユニット製造者は、上記b号に定める義務の効果を失わせる形で、および／またはFIAが上記b号に定める規定を作成し執行することを妨げる形で、c号を適用または解釈できない。パワーユニット製造者は下記1から11の条件を誠実に履行することを請け負う）。チームとパワーユニット製造者が誠実に交渉したにもかかわらず合意に至らなかった場合、以下に定める代替案を条件に、供給契約の条件を自由に交渉できる。

1. 本節において供給契約とは、競技規則および技術規則に基づき、技術規則附録3第1表の該当欄に記載されたFIA供給枠に関連する契約のみを指す。
 - 1.1 新規被供給チームと締結される供給契約は、パワーユニット製造者がFIAの要請日においてすでにパワーユニットを供給している他の被供給チーム（指定された「ワークス／ファクトリー」チームを除く）（「既存被供給チーム」）とのあいだで締結されている条件（下記8の価格を除く）と実質的に同一でなければならない。とくに、パワーユニット製造者は他の既存被供給チームの少なくとも1チームが同意している条件を課すことができ、チームはその契約を拒否できない。またパワーユニット製造者は他の既存被供給チームとの供給契約に含まれていない条件を拒否することができ、チームはその条件を要求できない。
 - 1.2 パワーユニット製造者が他の既存被供給チームにパワーユニットを供給していない場合、パワーユニット製造者は、下記8の規定に基づいて新規被供給チームに適用される支払い条件（技術規則附録3第1表の該当欄で「EXC」に指定される供給枠外の追加品目およびサービスの価格を含み、下記「価格」の定義に従って決定される価格を除く）を単独かつ独占的に決定する権利を有する。
 - 1.3 本節1の適用または解釈について争いが生じた場合、FIAは、パワーユニット製造者がいずれかの被供給チームと締結している契約書の写しを要求する権利を有する。ただし、この契約書が新たな被供給チームに開示されること、およびFIAが厳格な慣習上の守秘義務に従うこととに同意することを条件とする。
2. パワーユニット製造者は以下の範囲内において、単独かつ排他的な裁量でパワーユニットの供給期間を決定するものとする：
 - 2.1 選手権1シーズンより短くてはならない；および、
 - 2.2 パワーユニット製造者と新規被供給チームの共同合意がないかぎり、選手権3シーズンを超えず、2025年選手権シーズン終了を過ぎてはならない。
3. パワーユニット製造者は、新規被供給チームがパワーユニット製造者の名称を使用するか、新規被供給チームが白ラベル／無ブランド方式で運営して異称を使用するかについて、単独かつ排他的な裁量で決定するものとする：

- 3.1 この異称の使用には、つねにパワーユニット製造者が事前に同意し、その同意は不当に留保されないものとする；および、
 - 3.2 新規被供給チームからの要求なしに白ラベル／無ブランドの供給が要請される場合、パワーユニット名の使用が新規被供給チームと第三者とのあいだでの商業契約の締結につながる場合を除き、この供給によって新規新規被供給チームに対する追加料金は発生しない。この場合、パワーユニット製造者と新規被供給チームは誠実な交渉を行い、商業契約によって発生した収益のうち、追加料金と見なせる公正かつ合理的な部分について共通に合意するものとする。
 - 3.3 白ラベル／無ブランドの供給が新規被供給チームから要求され、パワーユニット製造者が同意した場合、この供給は新規被供給チームに対する追加料金が発生する場合がある。このような料金は、パワーユニット製造者の単独かつ排他的な裁量によって、公正、合理的に決定される。
4. 新規被供給チームは、他のパワーユニット製造者との間で、将来のパワーユニット供給に関する拘束力のある契約やオプションが存在しないことを保証するものとする。そのような契約またはオプションが存在し、それらがパワーユニット製造者と締結される契約期間の一部と矛盾する場合、新規被供給チームはそれらの解約を要求されるものとする。
5. 新規被供給チームは、（パワーユニット供給者の同意がないかぎり）選手権への参加などを目的として設立された自動車製造者やその関連会社であってはならない。
6. 新規被供給チームは、（パワーユニット供給者の同意がないかぎり）パワーユニット製造者が行う自動車製造者としての中核的事業と競合するいかなる団体ともスポンサー契約を結んでいないものとする。
7. 新規被供給チームおよび／または新規被供給チームの上級役員、取締役、受益権のある株主はいかなるときも、以下であってはならない。(i) EUおよび／または米国の公式な制裁一覧に記載または含まれる；(ii) 正式起訴犯罪で有罪判決を受けたことがある；(iii) 政府または政府機関から詐欺、資金洗浄、強請またはテロ活動に関連して有罪判決を受けたことがある；(iv) 破産宣告されたことがある；および／または、(v) パワーユニット製造者の妥当な見解として、パワーユニット製造者の評判に損害を与えるなどの行為をしたことがある。本節は、パワーユニット製造者にも相互に適用されるものとする。

8. 技術規則附録3第1表の該当欄で「INC」と指定されたパワーユニット供給枠は、指定価格で新規被供給チームに供給されるものとする。

技術規則附録3に記載されていない追加品目またはサービス（パワーユニット製造者と新規被供給チーム間で合意されたもの）の供給には追加料金が発生する。その金額はパワーユニット製造者が既存被供給チームに適用する金額と実質的に同一でなければならない。パワーユニット製造者が他の既存被供給チームにパワーユニットを供給していない場合、パワーユニット製造者は、選手権における市場で一般的に認識され尊重されている慣習および慣行に基づき、上記の追加品目およびサービスの価格を決定するものとする。

9. FIAはパワーユニット製造者に対し、その知るかぎりにおいて、新規被供給チーム（役員、取締役および受益権のある株主を含む）がつねにFIA規約を犯していないことを、書面で確認するものとする。
10. 各シーズンの供給契約に基づく直接または支払い保証を通じた間接の料金の支払いは、パワーユニット製造者と新規被供給チームとのあいだで別に合意がないかぎり、既存被供給チームまたは自らのファクトリーチームとの契約条件と矛盾しない範囲で、予備的に4回に分けて行われるものとする：

- 供給契約書の署名日に25%；
- 供給年の前暦年10月30日までに25%；
- 選手権シーズン開始前に30%；および、
- 選手権フォーミュラ1競技会第5戦の前に残りの20%。

10.1 10万ユーロを超える金額の支払いが遅延した場合、パワーユニット製造者は、FIAと商業権者に写しを送付したうえで、新規被供給チームに対し違反があることを書面で通知するものとする。新規被供給チームがこの通知の発行から30日以内にパワーユニット製造者の満足する解決をできなかった（FIAと商業権者の関与の有無を問わない）場合、パワーユニット製造者は、FIAと商業権者に写しを送付したうえで新規被供給チームに書面で通知することで、供給契約を直ちに終了するか新規被供給チームへのパワーユニット納入を停止する権利を有するものとする。

10.2 供給契約に基づく新規被供給チームへのパワーユニット納入義務および／または追加品目やサービスの提供義務に違反があった場合、当該新規被供給チームは、FIAと商業権者に写しを送付したうえで、パワーユ

ニット製造者に対し違反があることを書面で通知することができる（ただし、新規被供給チーム自身が不払いを含む契約違反を犯していない（パワーユニット製造者側の供給契約違反の申し立てによってその不払いが正当化される場合を除く）場合にかぎる）。パワーユニット製造者がこの通知の発行から30日以内に新規被供給チームの満足する解決をできなかった（FIAと商業権者の関与の有無を問わない）場合、新規被供給チームはパワーユニット製造者に対して料金の支払いを停止する権利を有するものとする。

11. 新規被供給チームとパワーユニット製造者、その関連会社および／またはそれぞれの上級役員、従業員、取締役および株主は、供給契約を結ぶ相手方の社会的評価、信用、名誉、イメージを直接的に傷つけたり、損害を与えたる、評判を失墜させたりするような、あらゆる行為および／または不作為、虚偽、誤解を招く、侮辱、否定的なコメントをしないものとする。
 - d. 競技規則第8条3項の規定にかかわらず、FIAが別に同意しないかぎり、公認パワーユニットの各製造者は、直接または間接的にT+1（Tはb項に定義する）以上の数のチームにパワーユニットを供給してはならない。他のパワーユニット製造者1社以上の供給チーム数がT未満の場合、このような同意は得られないものとする。
 - e. パワーユニット供給の停止。

公認パワーユニットの製造者がパワーユニット供給の停止を希望する場合、その意思を停止する前年の1月1日までにFIAに通知しなければならない。
 - f. FIAは、本附録に定める義務に重大な違反または不履行が申し立てられた場合、パワーユニット製造者と誠意をもって積極的に協議するが、1ヵ月以内に友好的解決が得られない場合パワーユニット製造者に対してFIA国際審判所での手続きを行う権利を有するものとする。国際審判所は、国際競技規則と審判および懲罰規定に基づき、パワーユニット製造者がb項および／またはd項に重大な違反または不履行を犯したと判断した場合に、当該パワーユニット製造者に対し他の制裁を排除して罰金（1500万ユーロ以下で、事案の利益および状況に応じて個別に決定する）を科すことができる。

定義

新規パワーユニット製造者：本附録においてパワーユニット製造者は、2014年から2025年の期間内に、連続するか否かにかかわらず最初の2つの選手権シーズン（またはその一部）で新規パワーユニット製造者と見なすものとする。

自動車製造者：過去12ヵ月間で3000台以上生産されたひとつ以上のモデルの自動車（国際競技規則で定義）を持つ製造業者。

自動車製造者としての中核的事業：自動車製造者による自動車の設計、製造、販売（国際競技規則で定義）。

価格：

1500万ユーロ（ただし、パワーユニット製造者と新規被供給チームとのあいだで別に合意がある場合を除く）。

上記にかかわらず、どのような供給契約であれパワーユニット製造者に対する支払い義務に違反している被供給チームには、本価格は適用されないものとする。

F1統括団体がパワーユニット技術規則と競技規則¹の変更を決定し、パワーユニット供給に関する財務状況に重大な影響を与えるような場合、本価格はパワーユニット製造者とFIAによって誠実に検討され、適宜変更される（ただしこの変更が、協議時点の選手権シーズンにおいてパワーユニットを供給しておりその後のシーズンでの供給中止を公式に発表していないパワーユニット製造者の75%以上に支持されている場合を除く）。

¹ 「パワーユニット技術規則と競技規則」（2022年技術・競技規則に基づく）は以下で構成される：

- 技術規則：第2条7項、第2条8項、第5条、第16条、附録3、附録4。
- 競技規則：第25条、第28条、附録6、附録8。

附録 7

空力テストの限定 (AERODYNAMIC TESTING RESTRICTIONS / ATR)

[附録7および附録8において、restrict / restrictionは「限定（する）」、limit / limitationは「制限（する）」と訳す。たとえば restricted testingは「限定テスト」である]

空力テストに適用される定義とルールである「ATR」は以下のとおり：

1. 一般条件

- a. 限定空力テストとは、競技者や競技者の関連会社、および／または競技者や競技者の関連会社の契約当事者、競技者に代わりあるいは独自の目的のために業務を行いその結果を後で競技者に提供する外部団体が、入射する気流から直接または間接的に生じる力、変位、圧力、気流の方向を測定、観察または推測するために、F1車両やサブコンポーネントの再現模型を用いた試験環境または数値シミュレーションによって行うテストをいう。
- b. 限定空力テストの対象となるF1車両やサブコンポーネントの3次元再現模型は物理的またはデジタル的に定義され、本条の目的のために限定空力テストジオメトリー (Restricted Aerodynamic Test Geometry / RATG) と見なし、本条で特に許可する場合を除いて追加、削除、加工、修正してはならない。ATRで許められたRATGの数や性質に関する制限を覆すことを意図した限定空力テスト方法を防止するため、以下を適用する：
 - i. RATGの目的是、シミュレートされた流れ場全体で空力的依存性を維持したまま、単一の新しいジオメトリーの空力評価を可能にすることである。RATGのサブコンポーネントについて空気力学的に独立した結果を導き出すあらゆる試みは、最初のシミュレーションまたはテストでも、あるいはその後のシミュレーションまたはテスト条件の変更によっても、これを禁ずる。また、境界条件やそれに類似するものなどを用いて、新たなRATGを発生させることなくRATGを組み合わせた場合の効果を推測する試みも禁ずる。境界条件を用いて、使用中のRATGとは異なるジオメトリーの、流体への影響をシミュレートすることはできない。
 - ii. 再現車両の中心面の両側に車体の表面がある場合、技術規則第3条13項に定めるホイールボディワークを除き、中心面に関して対称でなければならない。

パワーユニットの冷却に直接関連する部品や、セクション3d（ロールおよびステア）および4で許可された車体姿勢の変化については、最小限の例外が認められる。

- iii. RWTT [Restricted Wind Tunnel Testing／限定風洞テスト。cf.本附録2条] で認められる自由部分およびRCFD [Restricted Computational Fluid Dynamics／限定計算流体力学。cf. 本附録4条] の変更を除き、RATGの一部をF1車両以外のジオメトリーで置換・代替したり、物理的または計算上の境界条件やソルバーの設定を変更したりして、このRATGをシミュレートする、またはシミュレーションを試みることは、新しいRATGと見なす。
 - iv. RCFDに使用されるRATGのセクション（またはサブモデル）は、親RATGからジオメトリーを削除し、同じRATGから完全に生成された速度または圧力プロファイルの境界条件を設定し、削除されたジオメトリーから生じる流れ場を再現することで作成できる。ただし、セクション内のすべてのジオメトリーが親RATGと同一である場合、新しいRATGとは見なさない。例外的に、RATGの下流部分が削除された場合は、FIAがこの目的のために承認した単一のジオメトリーに置き換えてよい。
 - v. RCFDに使用され、親RATGからジオメトリーを削除して作成されたRATGのセクション（またはサブモデル）は新しいRATGとは見なされず、その後ジオメトリーを変更してはならない。セクション（またはサブモデル）の作成過程で追加され、削除されたジオメトリーから生じる流れ場を再現するために使用される速度または圧力プロファイルの境界条件は、新しいRATGと見なされないかぎり、親RATGから生成された以外の境界条件またはプロファイルに変更してはならない。
 - vi. 再現車両が複数のF1車両のコンポーネントを表す表面を含む場合、その同等の数のRATGと解釈される。RWTTに許可される自由部分やRCFDの変更を除き、再現F1車両の相対位置のその後の変更は、再現F1車両数と同等の新しいRATGと見なす。
 - vii. ベースラインRATGは、比較のために隨時選択される基準として定義される。
- c. 空力テスト期間 (An Aerodynamic Testing Period / ATP) とは、本条に定める制限を審査するための連続した暦週の期間をいう。ひとつのATPが終了するとすぐに新しいATPが始まり、そのあいだに空白はない。

ATPは年6回設定される。各期の日程は以下のとおり：

- i. 第1期は1月1日に開始し、9週目の終わりに終了する。
- ii. 第2期、第3期、第5期はちょうど8週間とする。
- iii. 第4期は第24条1項に記載の夏季操業停止期間を含む10週間とする。
- iv. 第6期は12月31日に終了する。

上記の定義において、週は月曜日から始まり、第1週は暦年で4日以上ある最初の週とする。

例外的に、これらの限定に影響を与える変化または出来事に応じて、FIAは絶対的な裁量でこのATPを改定できる。

- d. 本条において、「車体」「スプリングサスペンション」の語は、技術規則第3条および第10条の定義と同じとする。

限定空力テストで取得したあらゆるデータは、本条に定める制限に従って利用可能な限定空力テストによって取得した競技者のみが使用できるものとする。

2. 限定風洞テスト (Restricted Wind Tunnel Testing / RWTT)

RWTTは、競技者がFIAに指定した風洞でのみ実施できる。各競技者は12ヶ月間に使用する風洞をひとつだけ指定でき、FIAに書面で申告する。新規参加者の場合、正式に競技者となった日から7日以内に指定しなければならない。少なくとも12ヶ月は再指定を行うことはできない。指定には、施設の場所、風洞の一意の識別、使用するモデルおよびRATGのスケールを含むこと。FIAは、競技者が指定済みの風洞が長期に故障した場合、または代替の風洞を評価する目的の場合に、絶対的な裁量で早期または一時的な指定を認める。別の施設を使用する場合、または既存の施設を定期的なメンテナンスや交換以外で変更または改良する場合は、変更後1ヶ月以内またはテスト期間報告書の提出時のいずれか早い時期に、FIAに新しく申告しなければならない。

なお、競技者の関係者、競技者との契約者、競技者に代わりあるいは独自の目的のために業務を行いその結果を後で競技者に提供する外部団体が、競技者に代わりまたは競技者の利益のために実施するRWTTは、競技者が指定する風洞で実施しなければならない。

- a. RWTTの制限は、RWTTの実行回数、風洞の稼働時間、風洞の実通風時間とする。
 - i. RWTT中、1回の実行は、風洞風速が5m/sを超えるたびに始まり、その後5m/s以下となるたびに終了したと見なす。

- ii. RWTT中、いったん風洞風速が5m/sを超えたたら、1m/s以下に戻るまでRATGを変更せず固定したままでなければならない。
 - iii. RWTTの実行どうしの間に、RATGとモデルの詳細な変更を認める。
- b. 実通風時間とは、風洞風速が15m/sを超えるRWTTのATPを時間単位で合計した時間とする。
- c. RWTT中、1回目の稼働シフトは、所与の暦日において風洞風速が最初に5m/sを超えた時点で始まり、同じ暦日において5m/s以下となり競技者が申告した時点で終了したと見なす。2回目の稼働シフトは、1回目の終了後、風洞風速が最初に5m/sを超えた時点で始まり、同じ暦日において最後に5m/sを下回った時点（暦日の終了時に実行中の場合は暦日終了時点）のいずれかに終了すると見なす。1暦日のうちに2回の稼働シフトのみを実施できる。
- d. 風洞の故障やその他の不可抗力が証明された場合、FIAは絶対的な裁量で、その結果失われた分を補うために追加の稼働の許可を検討するものとする。
- e. なお、競技者の関係者および／または競技者との契約者、ATP中に競技者に代わりあるいは独自の目的のために業務を行いその結果を後で競技者に提供する外部団体が、競技者に代わりまたは競技者の利益のために実施するRWTTは、競技者が実施するテストと同じ制限に従うものとする。

3. RWTTで認められる技術

RWTT中に以下の限定を設ける：

- a. テスト用の流体として大気圧の空気を使用する風洞のみを認める。RATGおよびモデルまたは接地面をヨー軸に関して回転させることを除き、RATGに対して曲がった流れの状態を作ろうとする設計は許可しない。閉断面風洞では、気流の均一性を向上させるために垂直壁や天井を改造することを認める。風洞の空気が流れを可視化する媒体を運ぶ粒子画像流速測定システムを認める。
- b. RWTTは、実寸の60%以上のスケールモデルおよびRATGを使用して実施、また、スケールモデルおよびRATGに対して50m/sを超える風洞風速で実施してはならない。さらに、限定風洞テスト中は、スケールモデルおよびRATGに対する風洞風速変化率が 4.5m/s^2 未満でなければならない。風洞風速の変化率は風洞風速の微分値と定義し、各風洞風速の上昇および下降フェーズにおいて、0.5秒周期の移動平均フィルターを用いて平滑化される。これらのフェーズは、各サンプルを中心とし

た風洞風速が15m/sから実施中の最大風洞風速の95%の間で変化するあいだとして定義する。

- c. 1回の実施でモデルおよびRATGを1つだけ使用してよい。24時間以内に1競技者が使用できるモデルは最大2つで、1回だけ変更できる。なお、この文脈におけるモデルは、基本的なスパイン部、モーター、センサーによって定義される。

2026年シーズンに向けた開発を目的としたテスト防止のため、2023年12月1日から2025年1月1日までの間、RWTTは2023年、2024年、2025年のF1技術規則に実質的に準拠したスケールモデルを用いての実施だけが許される。2026年F1技術規則またはFIAが提案する2026年の車体ジオメトリーおよびコンセプトの草案および／または公表されたバージョンに部分的または全体的に準拠し、および／または実質的にそれらに由来する車体ジオメトリーを用いて風洞テストを実施してはならない。ただし、エアダクトを最小限としたブレーキシステムコンポーネントの開発を目的としたダイノテストであって、車体に分類される部品やシステムの性能や耐久性を同時にテストするものではない（また、いかなる方法であれ付隨的なデータや知見を提供するものではない）場合を除く。

- d. RWTTの実施中、モデルとRATGに認められる自由部分は以下のとおり：
- i. 車軸に関するホイールの回転
 - ii. 車高、地面に対するロール角とそれに伴うRATGサスペンションを構成する要素の関節の動きの変化
 - iii. RATGサスペンションを構成する要素を介してホイールに加わる荷重の変化
 - iv. 前輪のステアリング
 - v. 入射気流および／または地面に対するヨー角の変化
 - vi. 排気流の違いのシミュレーション
 - vii. フロントウイングのフラップ角度の調整
 - viii. トップリアウイング最後部と最上部の要素の入射角の調整
 - ix. センサーの調整と操作
 - x. 流れを可視化する液体の運用

- e. モデルおよびRATGの姿勢変化は、前または後車軸の中心線における車高の変化が実寸大F1車両に換算して0.033m/sより大きい速度で、および／またはヨー軸またはロール軸に関しての回転が1.0deg/sより大きい速度で発生させてはならない。
- f. RWTTに非剛性の風洞タイヤを使用する場合は、指定タイヤ供給者だけが製造することができる。さらに、接地面に作用する垂直および横方向の荷重の結果を除き、タイヤの形状を能動的に変化させる装置を禁ずる。タイヤ空気圧の制御は認められるが、ホイール内には固定された単一の気体量しか存在してはならない。接地面の摩擦を低減するため、風洞タイヤに直接または間接的に潤滑油を塗布するシステムは認められる。

4. 限定CFD (Restricted CFD / RCFD) シミュレーション

RCFDとは、競技者や競技者の関連会社、および／または競技者や競技者の関連会社の契約当事者、競技者に代わりあるいは独自の目的のために業務を行いその結果を後で競技者に提供する外部団体によるF1車両に関する気流のシミュレーションを言い、パワーユニットシミュレーションに分類されないものである。パワーユニットの大気吸気ダクトから、パワーユニット内を通過し、排気テールパイプの出口までの範囲にある、パワーユニットの冷却または潤滑システム、空気、燃料混合気、燃焼プロセス、燃焼生成物の流れのシミュレーションは、パワーユニットシミュレーションに分類される。

なお、CFDシミュレーション（上記に定めるパワーユニットシミュレーションを除く）によって、競技者や競技者の関連会社、または競技者や競技者の関連会社の契約当事者、競技者に代わりあるいは独自の目的のために業務を行いその結果を後で競技者に提供する外部団体に対してF1車両に関する気流についての情報を明らかにする場合、その情報はRCFDシミュレーションである。例えば、1:1以外のスケールで実施されたCFDシミュレーションや非気体流体を使用したCFDシミュレーションは、実寸大F1車両に関して気体化した流れについての情報を明らかにするものであるため、やはりRCFDである。

- a. RCFDは、前処理、シミュレーションプロセスのソルバー部分、シミュレーション結果の後処理を指す。
 - i. 前処理とは、シミュレーションのメッシュ化、分解、セットアップを指す。

- ii. ソルバーとは、流れを記述する方程式の解を計算するプログラムを指し、シミュレーションの拡張や数値計算の追加を伴うシミュレーション（例えば、アドジョイント計算など）を含む。
- iii. 後処理とは、圧力係数、速度、剪断応力、流れの線、渦度の計算など、数値処理を必要とする流れの解を生成することを指す。これらの情報を表示する動画や画像の生成、シミュレーション結果に基づく機械学習、深層学習、人工知能（AI）のあらゆる形態や実行もこの定義に含まれる。

RCFDの最中や前は、RATGの姿勢（車高、ロール、ヨー、ステア、関連するタイヤ形状または接地面）およびフロントウイングのフラップ角またはリアウイングの最後尾および最上部エレメントの入射角のみ変更が認められる。さらに、姿勢変化によって車体フロアおよび／またはプランクアセンブリーと疑似地面が交叉する場合、車体フロアおよび／またはプランクアセンブリーに対してのみ局所的な調整を認める。調整は交叉を解消するために必要な最小限で、下方から見え、 $XF=400$ と $XR=0$ の間にであること。なお、上記のプロセスii.のいずれかの段階や一時停止中、RATGに他の変更が加えられた場合（モーフィング、別のジオメトリーを複製する目的での境界条件の追加や置換など）、変更が生じるたびに新しいRATGに算入しなければならない。

LTC、TRC、OSCに分類され、技術規則第3条13項2号に定めるドラム容積および第3条13項3号に定めるスクープ内に完全に含まれ、 $Y_W=0$ の外側にある部品の変更は、冷却性の向上を目的とする場合にのみ認める。

表面や立体格子の解像度と種類の変更は、1:1スケールの車両に0.5 mmの公差でまったく同じジオメトリーを分解および解決する目的にかぎり、非近接領域の範囲、風洞とトラック環境間でのシミュレーションの変更、初期化、境界条件、ソルバー設定、手法の変更と同様に認める。これらの変更はいずれも、RATGを変更したかのように見せかけてATRの要件を回避するために利用してはならない。ATRの目的上、「非近接（場）」とはF1車両または1:1スケール車両のサブコンポーネントのどの部分からも1m以上離れていると見なすものとする。

RATGは、第1節b.ii.の対称ジオメトリーの要件に従い、車両中心面の片側のみにジオメトリーがあるRCFDや、その中心面上で対称的な境界条件を使用するRCFDや、車両中心面の両側にジオメトリーがあるRCFDに使用できる。これら2つの再現間で変更を行っても、新たなRATGとは見なさない。

非気体計算領域（結合構造ソルバー要素と共に熱伝達モデルなど）の追加は、RCFDの実施中または実施前にRATG自体のジオメトリー変更が行われないかぎり、RATGの変更とは見なさない。

全RCFDのソルバー部分は、同種の処理ユニットのセットを含む計算リソースで、競技者がFIAに指定したもののみを使用して実行しなければならない。各競技者は、RCFDシミュレーションのソルバー部分の目的で使用する計算リソースを書面でFIAに申告しなければならない。RCFDシミュレーションのソルバー部分からの浮動小数点、固定小数点および整数演算は、これらのCPUコア上でのみ実行しなければならず、外部に切り離す [オフロードする] ことはできない。

b. 競技者がFIAに提出する計算リソースの申告には、以下を含めること：

- i. コンピュータやクラスタの識別、製造者、モデル、配置。ならびに処理ユニットの製造者、名称、完全な固有のモデル番号。
- ii. 計算リソースに含まれる処理ユニットのコア数。
- iii. 各処理ユニットがCPU負荷100% (CCF) で動作するように構成されるプロセッサの速度。意図的なアンダーロックを防ぐため、この値は、製造者の仕様によって与えられた標準またはベースクロック周波数より低くしてはならない。

申告する計算リソースの仕様は、全競技者が非独占的に利用できるものでなければならない。

- c. 計算リソースを変更または改良した場合、変更後1ヶ月以内またはテスト期間報告書の提出時のいずれか早い時点で、新たな申告書をFIAに提出しなければならない。これには、ハードウェア仕様の変更、処理ユニットの追加または削除、計算リソースのいずれかの部分の配置の変更などが含まれる。
- d. すべてのRCFDの解答部分に使用される計算リソースの量は、メガアロケーションユニット時間 (MAUh) で測定されるものとし、以下のように計算されるものとする。

$$AUh = (NCU * NSS * CCF) / 3600$$

式中：

AUh = CFDソルバー実行に割り当てられたユニット時間の総数。割当単位時間は、1時間のリソース割当単位の使用を表す (1MAUh = 1,000,000AUh)。割当単位時間は、物理的なCPUコアのコア時間と同等である。

$CCF = CFD$ ソルバー実行中に達成された処理ユニットの最高クロック周波数（ギガヘルツ）。これは、実行中、次のいずれかに基づいて理論的に達成可能な最高周波数である：

- i) 処理ユニット製造者の仕様に基づく標準またはベースクロック周波数の値（実行においてオーバークロックまたはエンハンスドモードを使用しない場合）。
- ii) 「ターボ」「HPC」やその他エンハンスドモードの周波数値の最大値。
- iii) オーバークロック周波数値の最大値。

$NCU =$ ソルバー実行に使用される処理ユニットコアの数。同じ物理コアで同時にスレッドが実行されるマルチスレッドの効果は無視される。

$NSS =$ 実行中に経過した実時間の秒数。計算中のメッセージの受け渡し時間も含めること。

この計算の監査に必要なすべての情報は、 CCF 値を含め実行からの出力に存在しなければならない。

e. 競技者は、以下の条件で非RCFDを行うことができる：

- i. 30ヵ月以上前に CFD でシミュレートされた独自のRATGを使用し、 CFD 手法の最適化を目的とする；または、
- ii. 公平かつ透明性のある方法で全競技者に提供されるFIA認可のCADジオメトリーを使用し、 CFD 手法の最適化を目的とする；または、
- iii. iv項を条件とし、将来の規則策定に寄与することのみを目的として、この目的のために提供されるFIA認可のジオメトリーまたは30ヵ月以内に CFD でシミュレートされた独自のRATGを修正の基礎として使用する。
- iv. 将來の規則における非RCFDは、そのような非RCFDの完全な一覧と詳細（形状、姿勢、流動条件などを含む）が実行に先立ってFIAに承認され、その結果の完全な報告がFIAを介してすべての競技者に提供されることを条件とする。チーム固有の知的財産は共有されない。
- v. 上記の指定計算リソースのみを使用して実行される。
- vi. RATGまたはFIA認可の固有ジオメトリーを、変更、追加、削除、加工、修正しない。ただし、RATGまたはFIA認可のジオメトリーの変更をシミュレートし

ないことを条件に、RATGまたはFIA認可の固有ジオメトリーの要素をCFDサブモデリング手法の開発を目的とした境界条件と置き換える場合、または将来の規則策定のためにFIAが明確にジオメトリー変更を認め、事前承認した場合、例外を認める。

なお、競技者の関連会社、競技者や競技者の関連会社の契約当事者、競技者に代わりあるいは独自の目的のために働く外部団体が競技者のために実施する非RCFDは、競技者が30ヵ月以上前にCFDでシミュレートした固有のRATGまたはFIA認可のジオメトリーを用いて実施しなければならない。

2026年シーズンに向けた開発を目的としたCFDシミュレーション防止のため、2023年12月1日から2025年1月1日までの間、RCFDは2021-2025年のF1技術規則に実質的に準拠したジオメトリーを用いての実施だけが許される。2026年F1技術規則またはFIAが提案する2026年の車体ジオメトリーおよびコンセプトの草案および／または公表されたバージョンに部分的または全体的に準拠し、および／または実質的にそれらに由来する車体ジオメトリーを用いてRFCDシミュレーションを実施してはならない。ただし、ブレーキシステムコンポーネントおよび関連するテストリグの開発のみを目的とし、車体に分類される部品やシステムを開発するものではない場合を除く。

- f. 30ヵ月以上前にCFDでシミュレートされた独自のRATGを使用する非RCFDやFIA認可のジオメトリーを使用する非RCFDの場合、以前にCFDで解いたジオメトリーやFIA認可のCADモデルや一覧で再現された（1:1スケールの車両に対して1.5mmの公差）ものとまったく同じジオメトリーを再現することだけを目的としたジオメトリー操作（例：CADクリーンアップやメッシュ作成ソフト）を認める。この公差は、ソフトウェアやプロセスの変更によって生じる、ジオメトリの詳細の意図しない偶発的な変更を許容するためにのみ導入される。なお、車の姿勢（車高、ロール、ヨー、ステアおよび関連するタイヤ形状や接地面）およびフロントウイングのフラップ角、リアウイング最後部と最上部のエレメント入射角の静的変更は認められる。さらに、FIA認可ジオメトリーを使用する場合、FIAはボディワークの入射角の追加変更（「アクティブ・エアロダイナミクス」）を承認することができ、その内容はFIA認可CADファイルおよび関連文書の中で明確に記載される。
- g. 風洞とトラック環境間でのシミュレーションの変更を含む、表面や立体格子の解像度や種類、非近接領域の範囲の変更は認められる。
- h. CFDシミュレーションの進歩を考慮し、RCFDの制限は定期的に改訂するものとする。

5. 空力テストの限定 (Aerodynamic Testing Restrictions / ATR) に対する例外

- a. 競技会でF1車両により実施された空力テスト、競技規則第10条に定めるトラックテスト中およびトラックテストでF1車両により実施された空力テストは、限定空力テストとは見なさない。
- b. 熱を空气中に放出するパワーユニット熱交換器の開発のみを目的とした風洞テスト、または、パワーユニットの吸気ダクトから、パワーユニット内を通過し、排気テールパイプの出口までの範囲におけるパワーユニットの運転は、テスト中に空気力を直接または間接的に測定しないことを条件として、限定空力テストとは見なさない。この文脈において、ダクト内の圧力および流量測定は、空気力の測定とは見なさないものとする。
- c. 以下の条件を満たす場合、F1車両またはサブコンポーネントの定常状態および動的なエンジンダイナモーター作業については限定空力テストとは見なさない：
 - i. テストに使用する車体に、フロントウイングアセンブリー（技術規則第3条9項記載）またはリアウイングアセンブリー（技術規則第3条10項記載）がない。
 - ii. 使用する設備に、空力や流れ場の特性を直接または間接的に測定するための装置が設置されていない。
 - iii. 車両またはサブコンポーネントに、偶発的な気流から直接または間接的に生じた外部気流の変位、圧力、気流方向を測定し、記録できるセンサーを装着しない。記録ファイルは、独立した監査者による査察時の要請がある場合に利用可能でなければならない。
 - iv. 排気システムから出る気体流（排気そのものは除く）が、あらゆる車体コンポーネントにぶつかる前にダクトを通してテスト区域から排出されること。
- d. ブレーキシステム（技術規則第11条）、ホイールとタイヤ（技術規則第10条）の開発、および圧力感知機器（ピトー管、多方向探針、キール管など）の開発と校正のためにのみ行われる風洞テストは、同時にテストを実施したり、車体に分類される部品やシステムの性能または耐久性に関する付随的なデータや知見をどのような手段でも提供しないことを条件に、限定空力テストとは見なさない。ホイール体に分類される部品は、ブレーキシステム、ホイール、タイヤの開発のみを目的とした風洞テストで装着してよい。

- e. 以下の限定のいずれかに適合することを条件として、風洞インフラの調整、または風洞インフラ（ローラー式模擬道路、モデル動作システム、力のバランス、風洞モデルのスペイン部、センサーなどのサブシステムすべてを含む）および手法の開発のみを目的としたRATGを使用する風洞テストを実施できる。これは風洞テストの実施回数、実通風時間および稼働率の累積に算入しなくてよい：
 - i. RATGのフロントウインググループとリアウインググループは、テスト中、風洞から取り外さなければならない。あるいは、一方または両方のウインググループをモデルに残すことができるが、それらにFIAがこの目的のために承認したブラフカバーを装着していなければならない。フロントウインググループとリアウインググループは、それぞれ技術規則第3条9項および第3条10項に記載の車体と見なす。
 - ii. 12ヶ月以上前のRATGか、代わりにこの目的のため提供されたFIA認可のCADジオメトリーで、修正が加えられていないものを使用すること。

競技者は、監査に際して裏付けとなるデータを提出し、このようなテストに適合していることを証明するよう求められる場合がある。

なお、空気力の測定をしていなくても、上記以外の車体部品を開発するための風洞テストは、限定空力テストの定義に含まれる。

6. 制限、報告、査察、監査

- a. RWTTとRCFDの制限は下表のとおり：
 - i. Pは、前半3回の空力テスト期間に関して前年のコンストラクターズ選手権における競技者の最終順位であり、後半3回の空力テスト期間に関して第3空力テスト期間最終日現在のコンストラクターズ選手権における競技者の順位である。
 - ii. Cは、各競技者それぞれのRWTTとRCFDの制限値を求めるために、様々な母数に乘じる必要がある係数（パーセントで表す）である。RWTTの実施とRATGの場合、乗算の結果は最も近い整数に切り上げられる。

C=100%に対する風洞の制限：

| | | |
|------------|----|-----|
| RWTTの実施 | 回数 | 320 |
| RWTTの通風実時間 | 時間 | 80 |
| RWTTの稼働 | 時間 | 400 |

C=100%に対するCFDの制限：

| | | |
|-------------------------------|------|------|
| 全RCFDの解または解の一部に使用される新規3D RATG | 回数 | 2000 |
| 全RCFDの一部を解くために使用される計算 | MAUh | 6 |

2022-2025年の選手権順位Pの関数としての係数C：

| 選手権順位 | P | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10位以下または新チーム |
|-------|---|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|--------------|
| Cの値 | % | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 | 105 | 110 | 115 |

- b. 最初のATP開始後に競技者に適用されるATR制限値の変更は、変更が発生したATPの残り時間に応じて日割りで適用される。FIAは絶対的な裁量により、または競技者からの要請を受けて、変更が発生したATPにおいて実施可能だった限定空力テストの過不足をその後のATPで清算することを許可できる。
- c. 6月30日時点で確定していた選手権の順位が競技会の結果の修正により入れ替わり、特定の競技者に適用される制限値が変更される場合、FIAは、次のATPの開始時から変更後の制限値に適合するよう限定空力テストを調整することを競技者に求めるものとする。FIAは絶対的な裁量により、変更が発生したATPにおいて実施

可能だった限定空力テストの過不足をその年の終わりまでに清算することを要求・許可できる。

- d. 各競技者は、直前のATPにおけるRWTTとRCFDの詳細を、ATP終了後14日以内にFIAに報告しなければならない。このデータは、技術・競技規則の附録に記載されたFIA指定フォーマットそのままで提出すること。
- e. モデル全体を含む風洞作業セクションが遮蔽なく十分な視野で収められたカラーのデジタル風洞画像ファイルを記録し、他の収集データを参照しなければならない。また、少なくとも1秒単位の精度の固有タイムスタンプを含むコピーを保存しなければならない。

FIAが、フロントウインググループ（技術規則第3条9項で規定）とリアウインググループ（技術規則第3条10項で規定）が装着されているかどうかといった監査のために閲覧を希望する画像は、いつであれ検証に耐える適切な画質でなければならない。12ヶ月以上前のRATGの使用や、認可されたウイングカバーの使用など、本条に照らして非RWTTと見なされるその他の実施の場合、画像はこのテストの状態を検証するのに役立つ明確な視覚的参考を提供しなければならない。

- f. ATPの終了後にRCFDを継続できるようにするためにATPにおいてRCFDの解決または解決部分に使用したRATGは、上記第1節および第4節の要件に従って、以降のATPで再度算入することなく使用できる。
- g. 各RCFDおよびF1車両の再現を含む非RCFDのソルバー部分の完全な表面格子は、少なくとも24ヶ月、またはFIAが早期の削除を合意するまで、記録・保存しなければならない。これは、ソリューションモニタリングデータ、非近接場、領域境界に適用される明確かつ一意に識別可能な速度および圧力プロファイルの条件などを含むRCFDまたは非RCFDの関連データすべてを参照しなければならない。これらのデータから、RATGに加えられた変更を検証し、RATGを使用して生成された個々のフローソリューションを特定できなくてはならない。新しいRATGとして算入されていないRATGの後続セクションやサブモデルで境界条件として適用される速度または圧力プロファイルを生成するために使用されるRCFDを追跡できなくてはならない。
- h. RWTTの対象となる、またはATPにおいてRCFDの新規RATGの最大数に算入される各RATGについて、シミュレーションまたはテストの開始時に正しい説明を、評価中の変更の性質を容易に特定できるような明確な説明とともに記録しなければならない。これらの説明は、上記6.d)節で要求される報告書の一部を構成する。

- i. 競技者が採用する限定空力テスト設備を検証し、本条に定める限定の共通した適用を保証する手段として、FIAは、風洞とCFDの両方の活動に関する独立したベンチマーク査察を隨時実施するよう手配する。これらの査察から推奨事項が生じる場合は、本条に組み込まれる。
- j. 競技者がATRの制限を遵守しなかった場合、FIAの絶対的な裁量により、その競技者の以降のATPに適用される制限を削減することになる。これは、さらなる適切な措置を妨げることなく、関連する制限を超えた量に対して最小で10倍を削減する（例えば、競技者があるATPにおいて最大320回の限定風洞稼働数に対し325回稼働した場合、その競技者は次のATPで270回の限定風洞稼働しか許されない）。

7. 人員の異動

競技者は、本条の要件を回避する目的で、空力の開発・設計・テストに関わる人員（従業員、コンサルタント、請負業者、出向者、その他あらゆる種類の常任または一時的な人員）を、直接または外部団体を経由して他の競技者に異動させてはならない。このようなスタッフの異動が本条に背いていないことをFIAに納得させるため、各競技者は、各ATPの終了時に技術・競技規則附録記載のテンプレートを用いて全関連スタッフの異動についてFIAに報告し、関係競技者間で情報・データ・設計の漏洩を避けるためあらゆる妥当な措置を講じたことを証明しなければならない。

附録8

パワーユニットテストベンチの限定

1 エンジンダイノテスト制限

a) 定義

- エンジンテストベンチ: エンジンテストベンチは、パワーユニットテストベンチ、パワートレインテストベンチ、実車ダイノのいずれか。
- パワーユニットテストベンチ: F1用エンジンを再現した2つ以上の気筒を備えた燃焼エンジン1基をテストできるテストベンチ小設備。テストベンチコンポーネントに加え、以下のパワーユニットおよび車両のコンポーネントだけを含めることができる：
 - 技術規則附録3の1欄（第5条1項2号に定義）に「INC」として記載されている項目。
 - クラッチおよびクラッチ作動システム。
 - 燃料、エンジンオイルおよびそれ以外のPUに関連する液体。
 - 熱交換器およびその関連附属品（ハウジング、チューブ、パイプ、ホース、サポート、ブラケット、ファスナーなどを含む）
 - コンプレッサーインレットよりも上流のPUインテークから、エアフィルターまで（エアフィルター自体を含む）。
 - FIAが独自に判断した、このテストベンチに必要な追加品目。
- パワートレインテストベンチ: 燃焼エンジンとトランスマッショントを同時にテストできるテストベンチ小設備。テストベンチコンポーネントとパワーユニットテストベンチに含まれる項目に加え、以下のパワーユニットおよび車両のコンポーネントだけを含めることができる：
 - 技術規則附録3の1欄（第5条1項2号に定義）に「EXC」として記載されている項目。
 - ギアボックス。

- ドライブシャフトおよびその動作に関連するコンポーネント（継手、グリース、ハウジングなど）。
 - ギアボックスオイル用熱交換器および、その動作に関連する附属品。
 - 車両燃料システム一式。
 - サバイバルセルまたはサバイバルセルに近い再現模型。
 - 热交換器とコンプレッサーインレットの空気の出入りに関する、車体とエアダクトまたはそれに近い再現模型。ただし、熱交換器またはPUの熱環境に対する気流の出入りの再現のみを目的としたものであること。
 - サバイバルセルおよび／またはパワートレインをテストベンチ設備に単独かつ専用に取り付けるために必要な最小限のサスペンションおよびステアリングシステム。
 - 動作不可能なブレーキシステム。
 - FIAが独自に判断した、このテストベンチに必要な追加品目。
- 実車ダイノ: 燃焼エンジン 1 基をテストできるテストベンチ設備で、以下のいずれかに該当するもの：
- パワートレインテストベンチに含まれるものとして記載されていない車両部品が装着されている、または、
 - 3つ以上の動力取出／駆動装置を使用しているか、前車軸に動力取出／駆動装置を使用している。
- パワーユニットに関する性能と信頼性のみを目的とするテスト：各競技者が供給する車両コンポーネントまたは流体が、前年に最後に使用された仕様と同一の固定仕様のままであるか、各競技者がまたはFIAの明示的な許可を得たうえで1暦年中に1回を限度として仕様を変更できる、パワーユニットの性能および信頼性に及ぼす影響の評価のみを目的としたテスト。競技者との新たな供給契約においては、单一の仕様の車両コンポーネントまたは流体を暦年を通して使用しなければならない。

パワートレインテストベンチに装着された車両コンポーネントは、どの競技者のものが装着されているかにかかわらず、附録8項目1d) の制限事項に記載された制限を超えるあらゆる種類のテストにおけるすべてのパワートレイ

ンテストベンチ運用の合計に対し、パワーユニットに関する性能と信頼性のみを目的とするテストのために提供されたものとは見なされない。

この定義における車両コンポーネントとは、技術規則附録3の1欄（第5条1項2号に定義）に「INC」として記載されていないすべてのコンポーネントをいう。

車両システム制御設定は、テストベンチの信頼性を確保することのみを目的とし、FIAの明示的な許可を得た場合を除き、変更せず維持しなければならない。

- テストベンチ稼働時間: 24時間の暦日において、最初の作業から最後の作業までの時間間隔をいう。作業はシフト制で行うことができるが、1暦日に実施できる稼働時間は2シフトのみである。1回目の稼働シフトは、所与の暦日においてエンジン回転数が最初に1000rpmを超えた時点（暦日の開始時にエンジン回転数がすでに1000rpmを超えている場合は暦日開始時点）で始まり、同じ暦日においてエンジン回転数が1000rpmを下回り競技者が申告した時点で終了したものと見なす。2回目の稼働シフトは、1回目（同じ暦日）の終了後、エンジン回転数が最初に1000rpmを超えた時点で始まり、同じ暦日においてエンジン回転数が最後に1000rpmを下回った時点（暦日の終了時に実行中の場合は暦日終了時点）で終了したものと見なす。
- テストベンチ運用時間: エンジン回転数が7500rpmを超える時間。
- 限定パワーユニットテスト: 限定パワーユニットテストとは、PU製造者、PU製造者の関係者、またはそれらの代理人や下請業者が、完成したあるいは未完成のF1用PU（ただし、かならずエンジンを含む）のテスト環境において、このPUアセンブリーが発生するトルクや機能に関する母数を測定するためのテストをいう。
- 年1回の操業停止: 稼働時間や運用時間を増加させてはならない期間。
- 試運転: ベンチのテストのみを目的としたダイノ活動。以下の基準を満たした場合、テストは試運転と見なす：
 - 遅くとも4週間前にFIAに申告すること。
 - FIAが承認すること。
 - 2年以上前のエンジンを使用すること。

b) 設備の制限

- 認められるパワーユニットテストベンチは：
 - パワーユニットが水平クランクシャフトを備え、空間に固定されている。
 - 動力取出／駆動装置は1つまでとする。
 - シャシーフォースアクチュエーターを使用しない。
 - テストセルの圧力は周囲の気圧の+/-10mBar。エンジン吸気口および排気口における周囲の圧力低下を模倣する方法は認める。
 - 認められるパワートレインテストベンチは：
 - パワーユニットが水平クランクシャフトを備え、空間に固定されている。
 - 動力取出／駆動装置は2つまでとする。
 - シャシーフォースアクチュエーターを使用しない。
 - テストセルの圧力は周囲の気圧の+/-10mBar。エンジン吸気口および排気口における周囲の圧力低下を模倣する方法は認める。
 - 認められる実車ダイノは：
 - パワーユニットが水平クランクシャフトを備え、空間に固定されている。
 - シャシーフォースアクチュエーターを使用しない。
 - テストセルの圧力は周囲の気圧の+/-10mBar。エンジン吸気口および排気口における周囲の圧力低下を模倣する方法は認める。
- c) 実施
- 年間の制限を10週間の期間に分ける。
 - 1年を通しての記録時間が年間制限時間内に収まるのであれば、10週間の制限期間で最大20%、2回まで超過しても違反とはならない。
 - すべてのベンチタイプに対して、単一の制限（1つのテストベンチ制限、1稼働時間制限、1運用時間制限）。
 - 認可されたソフトウェアでの測定を元にした申告に基づく時間監視（エンジンテストベッド自動化の供給者が開発した認証済みソフトウェアアプリケーションの時間計測）。
 - エンジンテストベンチの数：

- 前年の12月1日以前：PU供給者は、1暦年に使用するパワーユニットテストベンチ、パワートレインテストベンチ、実車ダイノの識別情報（名称、説明、場所）を申告すること。これには、そのベンチの場所、所有者、暦年中の使用期間にかかわらず、あらゆるベンチが含まれる。
- 製造者が長期にわたるベンチの故障やその他の不可抗力に見舞われた場合、FIAは絶対的な裁量によって申告の変更または暫定的な申告を考慮するものとする。
- 各10週間の期間終了後、2週間以内に：
 - PU供給者によって当該期間中に使用されたベンチを指定。
 - 1暦年間のベンチタイプの変更数（PUTB、PTTB、FCDのあいだで）に制限はないが、すべてのベンチは年初に申告したものでなければならぬ（2022年7月1日の更新申告の例外に該当する場合を除く）。
- PU製造者が採用するハードウェアを確認し、定められた限定の共通した適用を保証する手段として、FIAは、ダイノ活動に関する独立したベンチマーク査察を隨時実施するよう手配する。
- 上記で申告されたエンジンテストベンチはいずれも、正式に承認された2026年技術規則（そのような規則がない場合は、FIAが決定する合意された2026年選手権の技術規定）に適合するよう製造されたパワーユニット構成要素のテストにも使用できる。
- テストベンチの稼働と定義：
 - 各ベンチの個別稼働時間の合計：

総稼働時間：OCH

$$OCH = \sum_{n=1}^{N} NOCH_n$$

式中：

 - N = テストベンチの数
 - NOCH_n = ベンチ数 n の期間中の稼働時間数
- PU製造者は、各10週間の期間の14日後に、最高幹部の署名入りで申告を行う。

- PU製造者は、ベンチテストの記録を暦年末の1ヵ月後まで保管すること。
- FIAがエンジンテストベンチの定義およびテストの目的を確認できる写真とコンポーネントの識別記録を稼働期間ごとに保管すること。
- テストベンチの運用時間
- 各ベンチの個別運用時間の合計：

総運用時間：OPH

$$OPH = \sum_{n=1}^{N} NOCPn$$

式中：

- N = テストベンチの数
- NOPHn = ベンチ数 n の期間中の運用時間数

- PU製造者は、各10週間の期間の14日後に、最高幹部の署名入りで申告を行う。
- PU製造者は、ベンチテストの記録を暦年末の1ヵ月後まで保管すること。

d) 制限

基本

| 年 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|----------------|------|------|------|------|
| 最大テストベンチ数（1年間） | 9 | 9 | 9 | 9 |
| 最大稼働時間（1年間） | 6000 | 4000 | 2800 | 1600 |
| 最大稼働時間（1期間） | 1200 | 800 | 2800 | 1600 |
| 最大総運用時間（1年間） | 750 | 500 | 350 | 200 |
| 最大総運用時間（1期間） | 150 | 100 | 350 | 200 |

| | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|
| PUに関する性能と信頼性のみを目的とした車両コンポーネントが提供されるパワートレインテストベンチでの最大運用時間（1年間） | 150 | 100 | 100 | 100 |
|---|-----|-----|-----|-----|

この基本ダイノテストの制限には、暦年におけるチームのあらゆるテスト（ギアボックス、車両システム、燃料、エンジンオイルのテストなどを含む）の規定が含まれる。

PU供給者が、独自の車両コンポーネント（以下に挙げるもの）を設計する他の被供給競技者または独自の燃料またはオイル供給者を持つ競技者に対して2022-25年選手権期間中に使用するPUを供給する場合、PU供給者とFIAとの合意に基づき、コンポーネントの組み合わせにかかわらず、現行PUのテスト用として、1暦年ごとおよび1つの追加被供給競技者ごとに30時間の追加運用時間枠を割り当てるものとする。

- ギアボックスおよび／またはギアボックスケース
- タービンインレットまでおよび／またはタービン出口とウェイストゲート出口以降の排気システム
- 熱交換器、関連附属品、冷却水ヘッダータンク
- PUとギアボックス間のクラッチおよびクラッチ作動システム
- 10barG未満で作動する燃料システムとその関連附属品
- PU制御用のサーボバルブとアクチュエーター以外の油圧システムおよび油圧熱交換器

これらの追加運用時間は附録8項目1a)のパワーユニットに関する性能と信頼性のみを目的とするテストに記載された運用時間の合計には含まれず、以下のための特別かつ専用のものとする：

- 記載された品目の承認
- および／またはパワートレインテストベンチに定める車両コンポーネントがパワーユニットの性能と信頼性に及ぼす影響を評価することのみを目的とする

被供給チームが、PU供給者とFIAに対して、既に公認されているエンジンとは異なる燃料および／またはエンジンオイルを使用して走行することを希望し、PU供給者がこの燃料および／またはエンジンオイルをレース競技に使用する準備ができたと判断した場合、PU供給者はこの燃料および／またはエンジンオイルの承認を要求できる。この燃料および／またはエンジンオイルが承認された場合、FIAは、この燃料および／またはエンジンオイルの耐久性を検証するため、特別かつ専用に現行PUテストに30時間の追加運用時間を割り当てられる。これは、2022年は選手権シーズンに最大2回、2023年以降は選手権シーズンに最大1回までしか実施できない。

いずれの場合も、これらの追加時間はPU供給者と被供給チームが共同でFIAに申告しなければならない。

上記の追加稼働時間を補助するための追加運用時間は、8：1の割合で付与される。

e) 例外

試運転の活動は、稼働・運用のいずれにも算入しない。

ICEモータリング、すなわちPUTBにおけるあらゆる活動で、ICEを始動せず、記録された活動全体で正のトルクを示さないものは、これらのPUTBの運用時間または稼働時間に算入しない。

正式に承認された2026年技術規則（そのような規則がない場合は、FIAが決定する合意された2026年選手権の技術規定）に適合するよう製造されたパワーユニット構成要素を使用したテスト活動は、稼働・運用のいずれにも算入しない。このようなテスト活動を他のパワーユニット開発に利益をもたらすように謀ってはならない。

2 ERSダイノテスト制限

a) 定義

- ERSテストベンチ: ERSテストベンチは、ESテストベンチ、パワーエレクトロニクステストベンチ、および／またはMGUテストベンチをいう。
- ESテストベンチ: フォーミュラ1用のESを再現した完全なESをテストできるテストベンチ小設備。ただし、エンジンテストベンチの定義に該当するテストベンチは除く。

- MGUテストベンチ: フォーミュラ1用部分を再現したMGU (MGU-HまたはMGU-K) をテストできるテストベンチ小設備。ただし、エンジンテストベンチの定義に該当するテストベンチは除く。
- パワーエレクトロニクステストベンチ: フォーミュラ1用部分を再現したERS制御装置をテストできるテストベンチ小設備。ただし、エンジンテストベンチの定義に該当するテストベンチは除く。
- テストベンチ稼働時間: 24時間の暦日において、最初の作業から最後の作業までの時間間隔をいう。作業はシフト制で行うことができるが、1暦日に実施できる稼働時間は2シフトのみである。1回目の稼働シフトは、所与の暦日においてテストするシステムに入りする電流が最初に10Aを超えたか、MGUの回転数が1000rpmを超えた時点（暦日の開始時にこれらの基準を上回っている場合は暦日開始時点）で始まり、同じ暦日においてこれらの基準を下回り競技者が申告した時点で終了したものと見なす。2回目の稼働シフトは、1回目（同じ暦日）の終了後、テストするシステムに入りする電流が最初に10Aを超えたか、MGUの回転数が1000rpmを超えた時点で始まり、同じ暦日においてこれらの基準が最後に下回った時点（暦日の終了時に実行中の場合は暦日終了時点）で終了したものと見なす。
- テストベンチ運用時間: テストするシステムに入りする電流が10Aを越えているか、MGUの回転数が1000rpmを超えている時間。
- 限定ERSテスト: 限定ERSテストとは、PU製造者、PU製造者の関係者、またはそれらの代理人や下請業者が、完成したあるいは未完成のF1用ERSシステムのテスト環境において、ERS主要部品 (ES, CU-H, CU-K, MGU-K, MGU-H) のうち少なくとも3つをねに含んだアセンブリーの機能に関する母数を測定するためのテストをいう。エンジンダイノ制限に該当するテストは、この限定の対象外である。サインオフテストやエンドオブライントストは含まれる。
- 年1回の操業停止: 稼働時間や運用時間を増加させてはならない期間。
- 試運転: ベンチのテストのみを目的としたダイノ活動。以下の基準を満たした場合、テストは試運転と見なす：
 - 遅くとも4週間前にFIAに申告すること。
 - FIAが承認すること。
 - 2年以上前のアセンブリーを使用すること

b) 設備の制限

- 認められるESテストベンチは：

ESを取り付けて動作可能なあらゆるベンチ。

これには他のPUの構成要素（例：エンジン）をテストできるベンチも含まれる。

ESが空間に固定されている。

- 認められるMGUテストベンチは：

MGUを取り付けて動作可能なあらゆるベンチ。

これには他のPUの構成要素（例：エンジン）をテストできるベンチも含まれる。

MGUが水平シャフトを備え、空間に固定されている。

MGU-KとMGU-Hは同時にテストできるが、同じ種類のMGU（MGU-KまたはMGU-H）を同時に2つ以上テストすることはできない。

MGU-KおよびMGU-Hは、2年以上前のハードウェアをダイナモーターとしてのみテストベンチ内で使用することが認められ、これらは2年以上前のCUを使用して制御することができる。これらの装置は、FIAに申告しなければならない。

シャシーフォースアクチュエーターを使用しない。

- 認められるパワーエレクトロニクステストベンチは：

ERSを取り付けて動作可能なあらゆるベンチ。

これには他のPUの構成要素（例：エンジン）をテストできるベンチも含まれる。

CUが空間に固定されている。

c) 実施

- 年間の制限を10週間の期間に分ける。

- 1年を通しての記録時間が年間制限時間内に収まるのであれば、10週間の制限期間で最大20%、2回まで超過しても違反とはならない。

- すべてのベンチタイプに対して、単一の制限（1つのテストベンチ制限、1稼働時間制限、1運用時間制限）。
- 認可されたソフトウェアでの測定を元にした申告に基づく時間監視（エンジンテストベッド自動化の供給者が開発した認証済みソフトウェアアプリケーションの時間計測）。
- ERSテストベンチの数：
 - 前年の12月1日以前：PU供給者は、1暦年に使用するERSテストベンチの識別情報（名称、説明、場所）を申告すること。これには、そのベンチの場所、所有者、暦年中の使用期間にかかわらず、あらゆるベンチが含まれる。
 - 製造者が長期にわたるベンチの故障やその他の不可抗力に見舞われた場合、FIAは絶対的な裁量によって指定の変更または暫定的な指定を考慮するものとする。
 - 各10週間の期間終了後、2週間以内に：
 - PU供給者によって当該期間中に使用されたベンチを指定。
 - 限定現行ERSテストでは1暦年間のベンチタイプの変更数に制限はないが、すべてのベンチは年初に申告したものでなければならない。
 - PU製造者が採用するハードウェアを確認し、定められた限定の共通した適用を保証する手段として、FIAは、ダイノ活動に関する独立したベンチマーケ査察を隨時実施するよう手配する。
 - 上記で申告されたERSテストベンチはいずれも、正式に承認された2026年技術規則（そのような規則がない場合は、FIAが決定する合意された2026年選手権の技術規定）に適合するよう製造されたERS構成要素のテストにも使用できる。
- テストベンチの稼働と定義：

○ 各ベンチの個別稼働時間の合計：

総稼働時間：OCH

$$OCH = \sum_{n=1}^{n=N} NOCH_n$$

式中：

- N = テストベンチの数
- $NOCH_n$ = ベンチ数 n の期間中の稼働時間数

○ PU製造者は、各10週間の期間の14日後に、最高幹部の署名入りで申告を行う。

○ PU製造者は、ベンチテストの記録を暦年末の1ヵ月後まで保管すること。

- テストベンチの運用時間

○ 各ベンチの個別運用時間の合計：

総運用時間：OPH

$$OPH = \sum_{n=1}^{n=N} NOPH_n$$

式中：

- N = テストベンチの数
- $NOPH_n$ = ベンチ数 n の期間中の運用時間数

○ PU製造者は、各10週間の期間の14日後に、最高幹部の署名入りで申告を行う。

○ PU製造者は、ベンチテストの記録を暦年末の1ヵ月後まで保管すること。

d) 制限：

| 年 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|----------------|------|------|------|------|
| 最大テストベンチ数（1年間） | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 最大稼働時間（1年間） | 1600 | 1200 | 800 | 400 |
| 最大稼働時間（1期間） | 320 | 240 | 800 | 400 |
| 最大総運用時間（1年間） | 400 | 300 | 200 | 100 |

| | | | | |
|--------------|----|----|-----|-----|
| 最大総運用時間（1期間） | 80 | 60 | 200 | 100 |
|--------------|----|----|-----|-----|

この基本ダイノテストの制限には、暦年におけるチームのあらゆるテスト（ギアボックス、車両システム、燃料、エンジンオイルのテストなどを含む）の規定が含まれる。

e) 例外

試運転の活動は、稼働・運用のいずれにも算入しない。

正式に承認された2026年技術規則（そのような規則がない場合は、FIAが決定する合意された2026年選手権の技術規定）に適合するよう製造されたERS構成要素を使用したテスト活動は、稼働・運用のいずれにも算入しない。このようなテスト活動を他のERS開発に利益をもたらすように謀ってはならない。

附録9

次年度以降に関して承認された変更

- ・ **臍脂色**：以前に合意された次年度以降のすべての変更点
- ・ **臍脂色強調**：WMSCで承認された次年度以降の新しい変更点

1 2025年に関する変更