2024 FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP

競　技　規　則

（2023 年 12 月 6 日付発行第3版仮訳）

目　次

競技規則

1)　規　定 ····· 1
2)　一般的合意事項 ····· 1
3)　一般条件 ····· 1
4)　ライセンス ····· 2
5)　選手権競技会 ····· 2
6)　世界選手権 ····· 3
7)　デッドヒート（同着） ····· 5
8)　競技参加申請 ····· 5
9)　車両の外装および競技番号 ····· 6
10)　競技以外での走路走行時間 ····· 7
11)　プロモーター ····· 12
12)　競技の組織 ····· 12
13)　保　険 ····· 13
14)　ＦＩＡ派遣委員（デリゲート） ····· 13
15)　競技役員 ····· 14
16)　競技参加者への指示と通知 ····· 14
17)　抗議および控訴 ····· 15
18)　罰　則 ····· 15
19)　記者会見、メディア向け取材機会ドライバー活動および国歌 ····· 15
20)　ミーティング ····· 19
21)　競技期間中の構成部品の覆い ····· 19
22)　ドライバーが調整可能な車体 ····· 20
23)　競技期間中の運用人員 ····· 20
24)　競技参加者の工場閉鎖期間 ····· 22
25)　パワーユニット製造者の工場閉鎖期間 ····· 23
26)　一般安全規定 ····· 23
27)　スペアカー ····· 25
28)　パワーユニットの使用 ····· 26
29)　数量制限構成部品（ＲＮＣ）の使用について ····· 27
30)　選手権でのタイヤ供給と競技期間中のタイヤ制限 ····· 28
31)　車両検査 ····· 34
32)　ドライバーの変更 ····· 35
33)　運　転 ····· 36
34)　ピット入口、ピットレーンおよびピット出口 ····· 36
35)　ウェイング ····· 38
36)　燃料補給 ····· 39
37)　フリー走行および予選 ····· 39
38)　フリー走行 ····· 40
39)　予選セッションおよびスプリントシュートアウト ····· 41
40)　スプリント前および決勝レース前のパークフェルメ ····· 43

41) 破棄 ·· 46
42) スプリントまたは決勝レースのグリッド ························ 46
43) スプリントセッションのスタート手順 ························ 48
44) スタート手順 ·· 50
45) 追加のフォーメーションラップ ························ 52
46) スタート遅延 ·· 53
47) スタート中断 ·· 53
48) 誤ったスタート位置 ·· 53
49) セーフティカー先導によるフォーメーションラップ ·············· 54
50) スタート手順の中断 ·· 55
51) スタンディングスタート ·· 55
52) ローリングスタート ·· 55
53) スプリントセッションおよび決勝レース ························ 56
54) スプリントセッションまたは決勝レース中の事件 ··············· 56
55) セーフティカー ·· 58
56) バーチャルセーフティカー（ＶＳＣ） ························ 60
57) スプリントセッションまたは決勝レースの中断 ················· 61
58) スプリントセッションまたは決勝レースの再開 ················· 62
59) フィニッシュ ·· 65
60) スプリント後および決勝レース後のパークフェルメ ············· 66
61) スプリントセッションの順位 ·· 66
62) 決勝レースの順位 ·· 66
63) 表彰式および決勝レース後の記者会見 ························ 66
64) チーム機材 ·· 67

付則１　競技の９０日前にＦＩＡに要求される情報 ················· 68
付則２　エントリーフォーム ························ 69
付則３　ドライバー契約承認委員会規則 ························ 72
付則４　2024 年 FIA フォーミュラ１世界選手権のエントリーフィー ········ 73
付則５　表彰式 ························ 74
付則６　2021～2025年選手権のためのパワーユニット供給 ················· 77
付則７　空力テストに関わる制約事項（ＡＴＲ） ························ 82
付則８　パワーユニットテストベンチに関する制約事項 ·············· 92
付則９　次年度以降の承認済み変更点 ························ 100

2024年フォーミュラ1競技規則

１） 規 定

1.1 ＦＩＡは、「ＦＩＡフォーミュラ１世界選手権（以下、選手権という）」を組織し、そのすべての権利を有する。選手権はドライバーに対する選手権と、コンストラクターに対する選手権の２つの選手権から成る。フォーミュラ１グランプリレース（以下、競技）はフォーミュラ１カレンダーに含まれ、開催国の自動車連盟（以下、ＡＳＮ）とＦＩＡとの間に締結するオーガニゼーションアグリーメントに署名を行っているオーガナイザーによって開催される。選手権に参加するすべての団体（ＦＩＡ、ＡＳＮ、オーガナイザー、競技参加者、およびサーキット）は、これら選手権を統括する規則を遵守し、適用実行する。またドライバー、競技参加者、競技役員、オーガナイザーおよびサーキットは、適切なＦＩＡライセンスを所持していなければならない。

1.2 本競技規則の正本は英語版とし、その解釈に関して論議が生じた場合には英語版が用いられる。本文中の見出しは参照を容易にするためのものに過ぎず、競技規則の一部を形成するものではない。

1.3 本競技規則は、タイトルに言及されているカレンダー年全体、およびそのカレンダー年に実施される選手権（「選手権」）に適用される。安全を理由にしてＦＩＡが実施する改定は事前通告または遅延なく施行される。

２） 一般的合意事項

2.1 選手権に出場するすべてのドライバー、競技参加者、および競技役員は、自身とその従業員、代理人および供給業者が、国際モータースポーツ競技規則（以下、国際競技規則）、フォーミュラ１技術規則（以下技術規則）、フォーミュラ１財務規則（以下、財務規則）、本フォーミュラ１競技規則におけるすべての規定内容、ならびにそれらの補足、または改正されたものすべてを「規則」として遵守させる義務を負う。

2.2 選手権およびその各競技は、規則に従いＦＩＡが統轄する。

2.3 競技とは、その年のＦＩＡフォーミュラ１選手権カレンダーに掲載された競技すべてを言い、Ｐ１が開始される予定時刻の４時間前より開始され、国際競技規則の条項で定められた抗議提出最終時刻か、国際競技規則の条項で定められた技術または競技の確認証明がなされた時刻の何れか遅い時刻を持って終了する。

2.4 特別な国内規則を競技に適用する場合は、国際カレンダー登録申請時にその申請書の原本に添えてＦＩＡに申請しなければならない。こうした特別な規則はＦＩＡの承認を得てはじめて競技に適用することができる。

３） 一般条件

3.1 自チームのすべての関係者に規則を確実に遵守させることは、競技参加者の責任である。競技参加者自らが競技に立ち合えない場合は、書面にてその代理人を指名しなければならない。競技の期間中いかなる時でも、参加車両に求められる事項が遵守されていることを保証することは、その車両の担当者の責任であり、かつ競技参加者との共同責任でもある。

3.2 競技参加者は各フリー走行、予選セッション、スプリントシュートアウト、スプリントセッションおよび決勝レースを通じ、自己の車両が技術規則や安全規定に適合していることを保証しなければならない。

3.3 第３１条１に従い、第一次車両検査に車両を提示することは、当該車両がすべての規則に適合していることを暗に申告したものとみなされる。

3.4 競技に関わるすべての関係者は、パドック、ピットレーン、または走路上に入る時に、適切なパス（クレデンシャル）を常に身につけていなければならない。

3.5 ＦＩＡの合意なく、いかなるパスも発行あるいは使用されない。パスは発行された人物によってのみ用いられ、発行された目的のためにのみ用いられる。

3.6 各競技参加者は、以下の通り、最低限のＦＩＡ環境認定を受けていなければならない。
ａ） ２０２２年６月３０日までに２つ星評価
ｂ） ２０２３年６月３０日までに３つ星評価

3.7 各競技参加者および各ＰＵ製造者は、ＦＩＡおよびＦＩＡの権限を有する者が、その要請に応じて、規則が定める規制機能を果たすために合理的に必要とされる、その施設、設備、個人、情報および文書（これらがデジタルで保存されているか否かにかかわらず）に対するアクセスを不当に遅滞なく許可されることを確実に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、競技参加者、および競技役員は、ＦＩＡのスーパーライセンスを所持していなければならない。スーパーライセンスの申請は、申請者が所属するＡＳＮを通じてＦＩＡに行われなければならない。

4.2 国際競技規則あるいは第５４条３に従い、戒告処分あるいは罰金を除く罰則が課された場合、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ポイントを科すことができる。ドライバーが累積１２ペナルティポイントを科せられた場合、当該ドライバーのライセンスはその次の競技については停止され、その後ライセンスから１２ポイントが取り除かれる。
ペナルティポイントは１２ヶ月の間ドライバーのスーパーライセンスに残留し、それが科せられた１２ヶ月後の同日にそれぞれが抹消される。

５） 選手権競技

5.1 競技には、技術規則に定義されたフォーミュラ１車両のみが参加できる。

5.2 各競技は、制限付国際競技の格式を有する。

5.3 スプリントセッションは、最大６競技で行われる。

ａ） 各スプリントセッションの距離は、第４３条１１項のスタートシグナルから第５９条１項のセッション終了合図まで、以下の状況を除き、１００ｋｍを超える完走周回数のうち最も少ない周回数と同じであること：

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、セーフティカーによって実施された周回数から１を引いた数だけ減少するものとする。

セッション終了合図に関する第５９条１項の規定は、次の場合には例外となる：

ii） スプリントセッションの予定距離が終了する前にスタート合図から１時間が経過した場合、予定周回数を超えないことを条件に、１時間が経過した周回の次の周回の終わりに先頭車両がコントロールライン（ライン）を通過した時点で、当該先頭車両にセッション終了の合図が示される。

iii） スプリントセッションが中断された場合（第５７条参照）、中断時間はこの１時間に加算され、スプリントセッションの合計時間は最大で１時間３０分となるものとし、予定周回数を超えないことを条件に、これらの合計時間が終了した周回の次の周回の終わりに、先頭車両がコントロールライン（ライン）を通過した時点で、当該先頭車両にセッション終了の合図が示される。

5.4 すべてのレース距離（本規則第４４条１０に規定されている、スタートシグナルから第５９条１に規定されるセッション終了合図まで）は、以下の２つ状況を除き、３０５ｋｍを超える最少周回数と同等とする：

ａ） モナコでのレース距離は、２６０ｋｍを超えて走破した最少周回数と同等である。

ｂ） フォーメーションラップがセーフティカーの先導で開始された場合（第４９条参照）レース周回数はセーフティカーが走行した周回数引く１周まで減らされる。

セッション終了合図に関する第５９条１項の規定は、次の場合には例外となる：

ｃ） 予定されたレース距離が終了する前に、スタート合図から２時間が経過した場合、予定された周回数を超えないことを条件に、２時間が経過した周回の次の周回でコントロールライン（ライン）を先頭車両が通過した時点で、当該先頭車両にセッション終了の合図が表示される。

ｄ） レースが中断された場合（第５７条参照）、中断時間はこの２時間に加算され、レース時間は最大３時間となり、予定周回数を超えないことを条件に、これらの時間の合計が終了した周回の次の周回で先頭車両がコントロールライン（ライン）を通過した時点で、当該先頭車両はセッション終了の合図を受ける。

5.5 選手権の競技数は最多２４戦、最少８戦とする。

5.6 競技の最終的なリストは、毎年１月１日以前にＦＩＡより発表される。

5.7 競技開催日の３ヵ月前を過ぎてから書面をもってＦＩＡに中止が通告された競技は、ＦＩＡによってそれが不可抗力による中止であったと判断されない限り、翌年の選手権に含まれることは考慮されない。

5.8 競技は、参加車両が１２台に満たない場合には中止することができる。

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に対する選手権タイトルは、実際に行われた競技で獲得したすべてのポイントの合計が最も多いドライバーに与えられる。（第６条４および第６条５参照）

6.2 フォーミュラ１世界選手権のコンストラクター選手権タイトルは、実際に開催された競技で得られた２台の車両の成績を考慮し、ポイントが最も多い競技参加者に与えられる。（第６条４および第６条５参照）

6.3 コンストラクターとは、技術規則第１７条に定義され、掲載されたチーム部品（ＬＴＣ）を設計した者（法人および非法人を含む）をいう。エンジンもしくはシャシーの銘柄は、そのコンストラクターにより帰属される名称とする。

技術規則第１７条に定義されるＬＴＣの設計および使用についての義務は、コンストラクターが技術規則第１７条の規定に従い、いずれのＬＴＣの設計および／あるいは製造を第三者より調達することを妨げるものではない。

シャシー銘柄がエンジン銘柄と異なる場合、選手権タイトルは前者に与えられるものとし、前者は車両の名称において常に後者の前に位置するものとする。

6.4 両選手権タイトルともに各競技で次のポイントが授与される。

順位	ポイント
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

上記のポイント配分に加え、決勝レースで有効な最速ラップタイムを達成したドライバーに１ポイント、また当該ドライバーが運転した車両のコンストラクターに１ポイントが授与されるが、ドライバーが最終の決勝レース順位認定で上位１０位以内にいることが条件とされる（第６２条参照）。有効な最速ラップタイムが上位１０位以内に入っていないドライバーによって達成された場合、または、先頭車が予定された決勝レース距離の５０％未満しか走行していない場合にはポイントは授与されない。

スプリントセッションが行われる競技では、スプリントセッションの最終順位に基づき、以下の基準で両選手権タイトルのポイントを付与する：

順位	ポイント
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 スタート合図からセッション終了合図までのレース距離が、予定レース距離より短い場合、以下の基準により各選手権タイトルのポイントを付与する。

a） 先頭車両が２周未満しか走行していない場合は、ポイントを与えられない。

b） 第６条５ｃ）、６条５ｄ）、６条５ｅ）、６条５ｆ）に詳述した各ケースにおいて、セーフティカーおよび／またはＶＳＣの介入なしに先頭車両が最低２周を完了しなければ、ポイントは与えられない。

c） 先頭車両が２周を完走したが、予定された決勝レース距離の２５％未満であった場合、以下の表の欄１に従ってポイントが与えられる。

d） 先頭車両が予定された決勝レース距離の２５％以上５０％未満を完走した場合、下表の欄２に従ってポイントが与えられる。

e） 先頭車両が予定された決勝レース距離の５０％以上７５％未満を完走した場合、下表の３欄に従ってポイントを付与する。

f） 先頭車両が予定された決勝レース距離の７５％以上を完走した場合、第６条４項に従い、フルポイントが与えられる。

順位	ポイント 欄１	ポイント 欄２	ポイント 欄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 スタート合図からセッション終了合図までのスプリントセッションの距離が、予定されていたスプリントセッションの距離より短い場合、各タイトルに対するポイントは次の基準で与えられる。

ａ） セーフティカーおよび／またはＶＳＣの介入なしに先頭車両が最低２周を周回しなければ、ポイントは付与されない。

ｂ） 先頭車両が予定されたスプリントセッション距離の５０％未満しか完走していない場合、ポイントは付与されない。

ｃ） 先頭車両が予定されたスプリントセッションの距離の５０％以上を走破した場合、第６条４に従ってポイントが付与される。

6.7 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）、本来のスプリントセッションの距離は第５条３ａ）ｉ）に従って計算された距離とみなされる。ただし、スプリントセッションの最長時間である１時間半（第５．３ａ）ｉｉ）参照）は、予定されたスプリントセッション開始時刻に開始される。

6.8 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）、本来の決勝レース距離は第５.４条ｂ）に従って計算された距離とみなされる。ただし、最長３時間の決勝レース時間（第５.４条ｄ）参照）は、予定された決勝レース開始時刻に開始される。

6.9 コンストラクターズ選手権で１位となった競技参加者の代表者およびシリーズで１位、２位、３位となったドライバーは、ＦＩＡの年間表彰式に出席しなければならない。

７） デッドヒート（同着）

7.1 同着になった競技参加者のポジションすべてに与えられる賞とポイントは、加算したうえ平等に分けられる。

7.2 複数のコンストラクターまたはドライバーが同一ポイントで選手権を終了した場合（そのどちらかの場合においても）、選手権の上位者は下記の方法により決定される。

ａ）決勝レースで１位の回数が一番多いもの。

ｂ） １位の回数が同じ場合は、決勝レースで２位の回数が一番多いもの。

ｃ） ２位の回数も同数の場合は、決勝レースで３位の回数が一番多いもの、などのように勝者が決まるまで続ける。

ｄ）以上の方法によっても結果が出ない場合には、ＦＩＡが適切と思われる基準に従って勝者を決定する。

８）競技参加申請

8.1 選手権で競技するための申請は、添付の付則２に用意されたエントリーフォームに、付則７に従い算出さ

れたエントリーフィーを、申請する年度の前年の１２月１０日までに支払うという確約を添えて、申請する年度の前年の１０月２１日から１１月１日の間にＦＩＡへ提出することができる。その他の期間の申請は、参加余地があり、ＦＩＡによって決められた遅延エントリーフィーを支払う場合にのみ考慮される。エントリーフォームはＦＩＡより入手可能で、ＦＩＡは申請書受領後３０日以内に申請者にエントリーの可否を通知する。

審査を通過した者は自動的に選手権のすべての競技にエントリーされることとなり、当該申請者のみが競技に参加することとなる。

8.2 申請には以下のものを含むこと。

ａ） 申請者が規則を読み、理解し、自分自身はもとより選手権への参加に関わるすべての者を代表してそれを遵守することの確証。

ｂ） チームの名称（シャシーの名称を含むものとする）。

ｃ） 競技車両の銘柄。

ｄ） エンジンの銘柄。

ｅ） ドライバーの氏名。ドライバーはＦＩＡにより定められている申請料を支払うことにより任命されるものとする。

ｆ） 申請者が申請時に登録した車両台数とドライバーの人数とをもって各競技に参加することの保証。

8.3 競技参加者は、シーズン中いつでもエンジンの銘柄を変更することができる。選手権に当初登録したものと異なった銘柄のエンジンにより獲得したすべてのポイントは、商的利益の評価のために加算(集計)できるが、そのポイントはＦＩＡフォーミュラ１コンストラクターズ選手権のポイントの対象とはならない（集計もされない）。主要自動車製造者は、ＦＩＡの合意を得ることなく、各２台をエントリーする３競技参加者を超えてエンジンを直接的にも間接的にも供給することはできない。本第８条３の目的のため、主要自動車製造者とは、認可された証券取引所にて自社の株式相場価格が付けられているか、あるいはそのような会社の子会社を言う。

8.4 前年の選手権でその車両がポイントを獲得している場合を除き、申請者は会社の規模、資金状況、および彼らの果たすべき義務を遂行する能力についての情報を提出しなければならない。

8.5 すべての申請は、ＦＩＡにより調査され、その絶対的裁量によって、受理または拒否される。ＦＩＡは申請が受理された車両およびドライバーの一覧をゼッケンと共に、申請する年度の前年の１２月１５日かそれ以前に発表するが、それに先立ってまず審査を通過しなかった申請者が本規則第８条１に基づいて通告される。期間外申請者は個別に考慮される。

8.6 選手権には、各競技参加者より２台がエントリーされることによる最大２６台までの車両が認められる。

8.7 Ｆ１委員会の意見により、競技参加者が選手権の水準にふさわしいやり方でチームを運営することができない、もしくは何らかの形で選手権の評判を落とすと判断された場合、ＦＩＡは、当該競技参加者を直ちに選手権から除外することができる。

９）車両の外装および競技番号

9.1 車両の外装

ａ） ナショナルカラー関する国際競技規則の条文は、選手権には適用されない。

ｂ） １競技参加者によりエントリーされた車両は２台とも、あらゆる競技にて十分に同様な外装が施さ

れていなければならない。１つの選手権の間におけるこの外装に関する大幅な変更は、すべてＦＩＡおよび商業権保持者の同意があって初めて可能となる。

ｃ） 各競技参加者の車両が走路上にある際、それぞれの車両を容易に識別することができるように、ファーストカーの主要ロール構造体の上に搭載される車載カメラは競技参加者に供給された状態のままで、セカンドカーに搭載される車載カメラは主に蛍光性の黄色でなければならない。

ｄ） 車両銘柄名またはエンブレムは、車両ノーズ前部に表示され、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、車体外側に表示され、明確に読み取れるものでなければならない。

ｆ） 各車両には選手権開幕時に当初ＦＩＡにより発行されたドライバーの競技番号、または第３２条４ｃ）に従い変更したドライバーに割り当てられた競技番号を記載するものとする。この番号は前方向から、およびドライバーのヘルメット上に明確に見えるものでなければならない。

9.2 競技番号

ａ） ２０１４年ＦＩＡフォーミュラ１世界選手権シーズンの開始に先立ち、競技番号が投票によってドライバーに恒久的に割り当てられ、その番号が当該ドライバーにより参加するすべてのフォーミュラ１世界選手権の競技に、そのレース歴を通じて使用されなければならない。

ｂ） フォーミュラ１においては、ドライバーのＦ１レース歴は、選手権競技をまる２年間連続して不参加であった場合に終了したものと見なされる。

ｃ） 新規のドライバーは、選手権開始時点あるいはシーズン中に、同様の方法にて恒久的な競技番号が割り当てられる。

ｄ） この割り当て手順の唯一の例外として、現世界チャンピオンは番号１番を使用する選択肢を有する。それまでに当該チャンピオンに割り当てられていた競技番号は留保され、その次の選手権で世界チャンピオンのタイトルを保持しない場合に使用される。

１０）競技以外での走路走行時間

10.1 現行車両のテスト（ＴＣＣ）

ａ） 現行車両のテスト（ＴＣＣ）は、選手権の、あるいは前年の選手権または翌年の選手権の技術規則に合致するよう設計され製作された車両を使用し、選手権にエントリーした競技参加者（あるいは競技参加者に代わる第三者、または公認されたパワーユニットの供給業者）が参加する、競技の一部を構成しない走路走行時間すべてと定義される。いかなる競技参加者も、ＦＩＡが事前に許可することのないまま、第三者に現行年のこのような車両を販売あるいは入手可能とすることは一切できない。

ｂ） ＴＣＣ中、車両は、技術規則第８条３により要求されるＦＩＡＥＣＵを搭載していなければならない。

ｃ） 赤旗およびセッション終了手順は遵守されなければならない。

ｄ） 第３６条の燃料取扱手順は遵守されなければならない。

ｅ） その他のいかなるタイプの車両も走路上にいてはならない。

ｆ） スーパーライセンスの資格を持たないドライバーが運転する車両は、グリーンのメインリアライトを装着し、走路上にいる間は常に点灯させていなければならない。

g） 国際競技規則付則H項の補足１に詳述されている緊急サービスに関する勧告に確実に従うよう、あらゆる合理的な努力を払うべきである。

10.2 以前の車両のテスト（ＴＰＣ）

a） 以前の車両のテスト（ＴＰＣ）は、選手権の前年のカレンダー年の直前３カレンダー年のいずれかの技術規則に合致するよう設計され組み立てられた車両を使用し、選手権にエントリーした競技参加者（あるいは競技参加者に代わる第三者、または公認されたパワーユニットの供給業者）が参加する、競技の一部を構成しない走路走行時間すべてと定義される。いかなる競技参加者も、ＦＩＡが事前に許可することのないまま、第三者に現行年のこのような車両を販売あるいは入手可能とすることは一切できない。

b） ＴＰＣは現在ＦＩＡグレード１あるいはＦＩＡグレート１Ｔのコースライセンスを有する走路にてのみ行うことができる。

c） ＴＰＣはその期間当時の仕様に組み立てられた車両でのみ実施することができる。車両は、第１０条２項ａに記載されている期間中の選手権シーズンの少なくとも１つの競技またはＴＣＣで使用された仕様の構成部品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、ＦＩＡの独自の裁量と事前承認により、コスト、信頼性、安全性、入手可能性の欠如、または走路状態の理由により、第１０条２項ｃに合致しないＴＰＣに構成部品および／またはソフトウェアを取り付けることができる。このような場合、競技参加者は、そのような構成部品やソフトウェアを取り付ける必要がある理由を詳述した正式な要請をＦＩＡに提出しなければならない。

e） ＴＰＣの期間中、車両には技術規則第８条３で要求されるＦＩＡＥＣＵが装着されていなければならない。

f） 指定タイヤ供給業者によって、特にこの目的のために製造されたタイヤのみを使用することができる。

10.3 ヒストリックカーのテスト（ＴＨＣ）

a） ヒストリックカーのテスト（ＴＨＣ）は、上記第１０条２に言及される年より前の年に施行されていた技術規則に合致するよう設計され組み立てられた車両を使用し、選手権にエントリーした競技参加者（あるいは競技参加者に代わる第三者）が参加する、競技の一部を構成しない走路走行時間すべてと定義される。

b） ＴＨＣはそのピリオドの仕様に組み立てられた車両でのみ実施することができる。

c） その目的のために指定のタイヤ供給業者により特に製造されたタイヤ、またはそのピリオドのタイヤのみが使用できる。

10.4 ＴＣＣプロモーション・イベント（ＰＥ）

a） プロモーション・イベント（ＰＥ）とは、競技参加者が純粋にマーケティングまたはプロモーションの目的で参加するイベントと定義される。

b） ＰＥは、２００ｋｍを超えてはならず、チームごとに１日１回だけ行うことができる。

c） ＰＥ期間中、車両には技術規則第８条３項で定められたＦＩＡ ＥＣＵが搭載されていなければならない。

d） 使用するタイヤは指定されたタイヤ供給業者がこの目的のために特別に製造したものに限られる。

e） 各競技参加者は、第１０条１で定義された車両で２回のＰＥを行うことが許され、これはＴＣＣとはみなされない。

10.5 デモンストレーション・イベント（ＤＥ）

a） デモンストレーション・イベント（ＤＥ）とは、競技参加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と定義される。

b） 第１０条１で定義された車両を使用するＤＥは、１５ｋｍを超えてはならない。

c） 第１０条２に規定された車両を使用したＤＥは、５０ｋｍを超えてはならない。

d） ＤＥに使用するタイヤは、指定されたタイヤ供給業者がこの目的のために特別に製造したもののみを使用できる。

e） ＤＥ期間中、車両は技術規則第８条３項のＦＩＡ ＥＣＵを装着していなければならない。

f） ＦＩＡの独自の判断で、各競技参加者は以下のことを行うことができるものとする：

i） 第１０条１で定義された車両による２回のＤＥで、ＴＣＣとみなされないもの。

ii） 商権所有者が主催する、第１０条１に規定された車両を使用するＤＥで、ＴＣＣとみなされないもの。

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、以下を除き、９：００～１８：００にのみ行うことができる。

i） 夜間にＴＣＣ、またはＴＰＣを行う場合は、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ことになる。

ii） ２０２４年ＦＩＡフォーミュラ１世界選手権では、独自に、第１０条８項ｃ）で許可されたＴＣＣ走行は、１０：００～１９：００の間に行われる。

b） 競技参加者は、以下の車両を使用してのみＴＣＣ、ＴＰＣ、あるいはＰＥに参加することができる：

i） 当該年度の技術規則に記載されてい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求事項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うことがないのを条件として、センサー取り付けのテストのみを目的とした最小限の例外は認められる。そのような例外は、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、その絶対的な裁量により、そのような設計を安全でないとみなし、改造部を車両から外すよう要請することができる。

c） ＴＣＣ、および／あるいはＴＰＣでの事件後、医療警告灯が閾値を超えたことを知らせた場合、ドライバーは遅滞なくサーキットの医療センターで診察を受けなければならない。

10.7 ＦＩＡおよび競技参加者に提供されるべき情報

a） ＦＩＡのオブザーバーが任命されるために、競技参加者はＴＰＣ、ＰＥ、あるいはＤＥが予定されている場合、少なくとも開始の７２時間前までにＦＩＡおよび全ての他の競技参加者に通知し、以

下の情報を伝えること。

i)　使用される車両の正確な仕様。

ii)　ドライバーの名前。

iii) 活動の種類。

iv)　活動の日付と予定期間。

v)　活動の目的。

10.8　ＴＣＣの機会

a）　ＴＣＣは、ヨーロッパ内の走路のみを使用して実施でき（競技参加者の過半数とＦＩＡの合意によって別途定める場合、または第１０条８ｅ）に定めるものは除く）、選手権の競技が実施されている間には決してあってはならない。

b）　ＴＣＣは、第１０条８項に詳述された機会に限定されるものとする。

c）　２月１日から選手権の第１競技の開始の１０日前までの間で実施される連続する３日の、すべての競技参加者の参加が可能な１回のテスト（あるいは、競技参加者の大多数とＦＩＡが合意する場合は４日）。各競技参加者は１日に１台の車両のみを使用できる。

i)　このテスト中、および第１０条６ａ）に定める走行時間の間は、第２１条が適用されるが、カバーを使用することが許可される、以下の追加の例外を伴う：
・ テストに使用されている車両にフロアが取り付けられていない時は常に
・ 走路走行中に、損傷を受けた車両が回収および修理される間。

ii)　指定タイヤ供給業者の要請があれば、この２回のテストのうち１日をウェットタイヤのテストにあてることができる。このテスト日の手配は、すべての競技参加者およびＦＩＡと十分に協議の上、決定される。

d）　選手権の最終競技が開催されたサーキットで、競技終了後３６時間以内に開始される、１日がかりのテストを１回実施する。

i)　各競技参加者は、このテストにおいて、２台の車両を使用しなければならない。これらの車両は、技術規則の規定に完全に合致していなければならない。

ii)　１台の車両は、スーパーライセンスを所持するドライバー、またはスーパーライセンスを取得する資格を有するドライバーが運転しなければならず、競技参加者に翌シーズンに使用するタイヤの仕様をテストすることのみを目的とするものでなければならない。この車両は、本年または選手権開催年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構成部品およびソフトウェアのみを使用しなければならない。

iii)　１台は、若手ドライバーに現行のＦ１車両をテストする機会を提供することを唯一の目的として使用しなければならない。この車両は、現在の選手権年に少なくとも１回開催されたレースで使用されたものと、構成部品およびソフトウェアが同一の構成でなければならない。この目的のために資格を有するドライバーは以下の通りでなければならない：
・ ＦＩＡ国際Ａライセンスを所有していなければならない。
・ そのレースキャリアの中で、Ｆ１世界選手権にて３回以上の戦歴があってはならない。

e）　指定されたタイヤ供給業者がタイヤの設計を改善する機会を提供することを唯一の目的として、ＦＩＡがすべての競技参加者および指定されたタイヤ供給業者と協議の上、実施される最大４０台／

日のテスト。

i） これらのテストに参加するドライバーは、スーパーライセンスまたはフリー走行スーパーライセンスを所持しており、そのキャリアにおいて少なくとも１回のＦ１競技に出場していなければならない。

ii） 選手権の競技を開催しているサーキットで予定されているテストは、その競技が開催された後にのみ実施することができる。

iii） これらのテストに参加する車両は、次の２つの条件のうち１つを満たしていなければならない：

ａ）本選手権の技術規則に適合するように設計および製作され、その年の選手権、または選手権年の前年の期間中に少なくとも１回の決勝レースまたはＴＣＣで使用された仕様の構成部品およびソフトウェアのみを使用しなければならない。これらの車両は、技術規則の規定に完全に適合していなければならない。

ｂ） 選手権カレンダー年の直前カレンダー年の技術規則に適合するよう設計および製作され、かつ、選手権年の前年の１年間に少なくとも１回の決勝レースまたはＴＣＣで使用された仕様の構成部品およびソフトウェアのみを使用しなければならない。

iv） 指定タイヤ供給業者が手配したテストは、２月１日から選手権第１戦の終了までの間に実施することができる。これらのテストに参加する車両は、選手権カレンダー年の直前カレンダー年の技術規則に適合するように設計および製作され、選手権開催年の前の１年間に少なくとも１回の決勝レースまたはＴＣＣで使用された仕様の構成部品のみを使用しなければならない。

ｆ） 現在決勝レースに起用しているドライバーの１名を、カレンダー年で過去２年においてＦ１世界選手権決勝レースに参加したことのないドライバーに代えることを表明した競技参加者に、選手権第２戦の開催前１０日の開始から選手権の最終競技までの間に１日。ただし、以下が遵守されなければならない：

ｉ） そのような走路テスト日は、その新しいドライバーによってのみ実施されなければならず、その年の選手権競技が行われるサーキットにて実施することはできない。

ii） そのような走路テスト日は、ドライバー代理起用が実施される前の１４日間と代理起用後の１４日間にて実施されなければならない。

iii） ドライバー代理起用を宣言し、テストも実施し終えた競技参加者が、その後その新しいドライバーを使用して競技に出ることがなかった場合、その競技参加者は、翌年のシーズン前ＴＣＣを１日減らされるペナルティを受ける。

iv） 車両は１台のみ使用できる。

ｇ） 雨天時の飛沫低減技術の研究を促進するという明確な目的のためのＦＩＡプロジェクト（財務規定の付則１に定義されている）に参加することのみを目的として、ＦＩＡが全競技参加者と協議して主催する最大４台／日のテスト。

10.9 テスト中の車両制限

ａ） テスト部品、テストソフトウエアおよび構成部品の変更

ｉ） 第１０条８項ｄ）および第１０条８項ｅ）の下で実施されるテストについて：

ＦＩＡの特別な要請がない限り、タイヤテストに関係のない何らかの情報を競技参加者に与え

るテスト部品、テストソフトウェア、構成部品の変更は許されない。ソフトウェアおよびコンポーネントの変更は、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され、ＦＩＡの承認を受けなければならない。交換用部品は、元の部品が破損している場合などに承認されることがあり、同じ仕様であること。同一仕様の部品が入手できない場合、例外的に、以前に競技またはＴＣＣで使用された異なる仕様の部品が承認される場合がある。疑義を避けるため、第４０条２項ｃ）で許可された構成部品は、第１０条８項ｄ）の規定に従って、気候条件の変更に絶対必要な場合に限り、変更することができる。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）の下で実施されるテストについて：

現在の選手権の車両またはＴＣＣに合致している車両に関連する、競技参加者にあらゆる種類の情報を提供するテスト部品、センサー、装置、テスト　ソフトウェア、構成部品の変更、動作テストまたは手順テストは許可されない。技術規則第８条１５項の規定は適用しない。疑義を避けるために付け加えると、車両の信頼性の高い操作に必要とされ、その期間中の１つ以上のレースで取り付けられた装置とセンサーのみが許可さる。

ｂ） セットアップの変更

ｉ） 第１０条８項ｄ）および第１０条２項（ＴＰＣ）に基づき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およびドライバーコントロールの変更は許可される。

ii） 第１０条８項ｅ）に基づき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及び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される。これらの変更は、タイヤ供給業者と事前に合意しなければならない。

ｃ） 追加センサーとロギング

ｉ） 第１０条８項ｄ）iii）および第１０条２項（ＴＰＣ）に基づき実施されるテストの場合：
ロギングおよびセンサーの追加は禁止する。

ii） 第１０条８項ｄ）iii）および第１０条８項ｅ）に基づき実施されるテストの場合：
タイヤの状態や性能を測定するためにのみ、車両に追加のセンサーを装着することができるが、事前に指定されたタイヤ供給業者とＦＩＡとの間で合意が必要である。このような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業者と共有されなければならない。また、指定タイヤ供給業者は、チーム固有の情報を除去した上で、このセンサーからの処理データを他の競技参加者と共有することができる。

１１） プロモーター

11.1 競技を開催するためのＦ１カレンダー登録申請は、その競技が行われる国のＡＳＮに対して申請されなければならず、その申請を受けたＡＳＮがＦＩＡへ申請する。これには、プロモーターが競技者の参加を保証するための諸調整を完了した旨の証しが、添付されていなければならない。こうした諸調整は、ＦＩＡがその競技を選手権カレンダーに組み入れるための条件となる。

１２） 競技の組織

12.1 オーガナイザーはＡＳＮにより指名され、ＦＩＡに任命された団体である。競技を主催する申請を承認する決定においてＦＩＡは、当該ＡＳＮに競技を主催させるか、または別の団体をオーガナイザーに任命するよう依頼する。ＡＳＮがその立場にない場合、ＦＩＡ自身がオーガナイザーを任命する場合もある。オーガナイザーはＦＩＡにより承認され得るクラブまたは団体でなければならず、競技の主催を申請する時

にＦＩＡとの間に締結するオーガニゼーションアグリーメントに署名しなければならない。

１３）保　険

13.1 競技のプロモーターは、すべての競技参加者とその関係者とドライバーに、ＦＩＡの要求に従い第三者保険を付保しなければならない。

13.2 競技の９０日前までに、プロモーターは保険契約によって保証されている内容の詳細をＦＩＡに送付しなければならない。その保険契約は、ＦＩＡの要求事項と同様に開催国の国内法にも準じていなければならない。保険証券は競技参加者の要求に応じて閲覧できなければならない。

13.3 プロモーターにより加入される第三者保険は、競技参加者やその他の競技関係者がすでに加入している個別の保険に加えて付保されるもので、既得権を侵害するものであってはならない。

13.4 競技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派遣委員（デリゲート）

14.1 ＦＩＡは各競技に下記のデリゲートを任命する。

ａ）セーフティデリゲート

ｂ）メディカルデリゲート

ｃ）テクニカルデリゲート

ｄ）メディアデリゲート

さらに、下記の者を任命することができる。

ｅ）ＦＩＡ会長代行

ｆ）レースディレクター代行

ｇ）メディカルデリゲート代行

ｈ）オブザーバー

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デリゲートの責務は、競技の競技役員を補佐することであり、また選手権を統轄するすべての規則が遵守されているかを権限の範囲内で確認し、必要ならば自らの判断による意見を述べ、競技に関する必要な一切の報告書を作成することである。

14.3 ＦＩＡによって任命されたテクニカルデリゲートは車検に責任を持つ。この点において、そのデリゲートは競技に参加する車両の適合性を立証するための如何なる検査をも、競技の終了時までいつでも、審査委員会や競技長の事前の要請がなくとも、自身の裁量で実施することができ、あるいは車検員により実施させることができる。テクニカルデリゲートの権限は当該国車検委員をも包含するものである。

１５）競技役員

15.1 ＦＩＡスーパーライセンスの所持者の中から、下記の競技役員がＦＩＡによって任命される。

ａ）競技審査委員３名。そのうち１名は委員長に指名される。

ｂ）レースディレクター

ｃ）パーマネントスターター

15.2 ＦＩＡスーパーライセンス所持者の中から、下記の競技役員がＡＳＮにより任命され、その氏名は競技の開催申請と同時にＦＩＡに送付されなければならない。

ａ）ＡＳＮの国籍を有する１名の審査委員

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その役務を遂行する。レースディレクターは以下の事項について優先権限を有し、競技長はレースディレクターの明確な同意を得てのみ以下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決勝レースのコントロール、タイムテーブルの厳守、また必要ならば国際競技規則および競技規則に従ってタイムテーブルの変更を競技審査委員会に対し提案すること。

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） 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または決勝レース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／予選を停止、スプリントセッションまたは決勝レースを中断し、正しい再スタート手順が実行されていることを確認すること。

ｄ） スタート手順

ｅ） セーフティカーの使用

15.4 競技審査委員会、レースディレクター、競技長、およびＦＩＡテクニカルデリゲートは競技の開始時から立ち会わなければならない。

15.5 例外的な状況において、競技審査委員が競技開始時に不在の場合、競技審査委員はその任務を遂行するために、いつでも対応可能であり、連絡可能でなければならない。

15.6 レースディレクターは、車両が走路上の走行を許されている間は、常時競技長および審査委員長と無線で連絡がとれる状態になければならない。これに加え、この間競技長はレースコントロールにいて、全マーシャルポストと無線連絡をとれる状態になければならない。

15.7 競技審査委員会は、裁定のための補助としてビデオやその他の電子機器を使用することができる。競技審査委員会は審判員の判定をくつがえすことができる。

１６）競技参加者への指示と通知

16.1 競技審査委員会あるいはレースディレクターは、国際競技規則に従った特別な回覧によって競技参加者に指示を与えることがある。これらの回覧はすべての競技参加者に配布され、競技参加者は署名をもって受理を認める証明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および決勝レースのすべての順位と結果、ならびに競技役員によるすべての決定事項は、ＦＩＡ書類管理システムを使用し公示される。

16.3 特定の競技参加者に関する決定や通知は、その決定後２５分以内に当該競技参加者へ通知されなければならない。また、その通知の受け取りの証明がされなければならない。

１７）抗議および控訴

17.1 抗議は国際競技規則に従って行い、２,０００ユーロを添付して提出すること。

17.2 控訴は国際競技規則に従って行ない、６,０００ユーロを添付して提出すること。

17.3 以下に関する決定に対し、控訴することはできない：

ａ） 最後の３周回の間、あるいはスプリントセッションまたは決勝レース終了後に科せられることになったものを含め、第５４条３ａ）、第５４条３ｂ）、第５４条３ｃ）、第５４条３ｄ）、第５４条３ｅ）、第５４条３ｆ）または第５４条３ｇ）のもとに科せられたペナルティ。

ｂ） 第２８条および第２９条のもとに科せられたグリッド位置を下げるペナルティ。

ｃ） 第３７条４項のもとに科せられたペナルティ。

ｄ） 第４２条に関連して競技審査委員会が決定した事項。

ｅ） 第４３条５項、第４４条４項または第５８条３のもとに科せられたペナルティ。

ｆ） 競技会審査委員会により第４条２のもとにてなされた一切の決定。

１８）罰　則

18.1 競技審査委員会は、国際競技規則に基づき科すことのできる罰則に加え、もしくはその代わりとして本競技規則に定められている罰則を特別に科すことができる。

18.2 同一の選手権の中で戒告処分を５回受けたドライバーは、５回目の処分決定により、その競技の決勝レースにて１０グリッド降格の罰則を受ける。その５回目の戒告が、決勝レース中の事件に続いて科された場合は、１０グリッド降格の罰則は、当該ドライバーの次の競技に適用される。
１０グリッド降格の罰則は、戒告処分のうち少なくとも４回が、運転に関する違反であった場合にのみ科される。

１９）記者会見、メディア向け取材機会、ドライバー活動および国歌

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時間の間に、最大３０分間、公式メディアおよびプロモーション活動（メディアデリゲートにより定義される）に参加することができなければならない。ＦＩＡ公式記者会見に参加しないドライバーは（メディアデリゲートが指定する）、所属チームが主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開始予定時刻の２０時間３０分前から１時間以内に、６名のドライバーがそれぞれ最大３０分（この時間にはファン対応活動への移動と帰路に要する時間を含む）、ファン対応活動に参加できなければならない。

c） 各競技参加者は、以前の競技またはＴＣＣで走行しておらず、本競技で走行を予定しているすべての主要な空力および車体構成部品とアセンブリの名称と簡単な説明を記載した概要文書をメディアデリゲートに提出しなければならない（要件および形式は、メディアデリゲートが商業権保持者とともに定義したとおり）。この概要文書は、Ｐ１開始予定時刻の２３時間前までに提供されなければならない。

i） この文書の内容は、ＦＩＡと商業権保持者に留保され、イベント前の車両展示が始まるまでメディアには提供されない。

19.2 走行初日

a） 各競技参加者は、Ｐ１開始の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、指定されたガレージエリアの外で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で初めてピットレーンを離れる際に使用する予定の主要な空力および車体構成部品をすべて装着していなければならない。

ii） この期間中、各車両はメディアデリゲート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。過去の競技またはＴＣＣで走行しておらず、本競技での走行を予定している主要な空力および車体部品およびアセンブリを搭載する車両が１台のみの場合、この車両をメディア向けに展示しなければならない。

iii）イベント前の車両展示の例外は、テクニカルデリゲートの書面による事前承認があれば許可される。

b） 登録された各パワーユニット製造者は、少なくとも３０分間のメディアプレゼンテーションを行うために、シーズン中に１つの競技に参加できなければならない。当該パワーユニットの製造者は、遅くとも４週間前までに、メディアデリゲートによる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通知される。

c） Ｐ１開始予定時刻の１時間半前までの１時間の間に、１０名のドライバーが、１名最大３０分（この時間には、ファン対応活動への移動と帰路に要する時間を含む）以内のファン対応活動に参加することができるようにしなければならない。

d） スプリントセッションが予定されていない競技では、参加者すべてのドライバーは、Ｐ２終了後１時間以内に最低５分間、所属チームのホスピタリティでメディアの取材に応じなければならない。

e） スプリントセッションが予定されている競技：

i） Ｑ１またはＱ２で落とされたドライバー全員が、セッションの各パート終了直後にメディア・インタビューに応じなければならない。さらに、Ｑ３に参加したドライバーで予選後記者会見の出席要請がされないドライバー全員も、Ｑ３終了直後にメディア・インタビューに応じなければならない。

ii） 予選セッション終了の直後、予選順位上位３名のドライバーは、メディアデリゲートがセッション前に発行するノートに定められる予選後の手順に参加する。

iii） ＴＶ取材インタビューと予選後の記者会見の間、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なければならない。

f） 最大６名のチーム代表者がメディアデリゲートによって選ばれ、Ｐ１終了予定時刻の３０分後、１時間のメディア活動（メディアデリゲートの定義による）に参加する。

i）　メディアデリゲートの独自の判断により競技者代表は３名ずつの２つのグループに分けられ、異なるメディア活動の間で持ち回りになることがある。

ii）各競技参加者は、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名のシニア競技者代表を用意しなければならない。参加可能なシニア競技者代表は、最低限、チームＣＥＯ（該当する場合）、チーム代表者、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）これらシニア競技者代表が競技に出席しない場合は、当該競技開始の少なくとも１０日前までにメディアデリゲートに通知しなければならない。

iv）メディア活動に参加していない３名のチーム代表者は、それぞれ最大３０分間（この時間にはファン対応活動への移動と帰路に要する時間を含む）、メディア活動と同じ１時間の間にファン対応活動に参加するために、メディアデリゲートにより商業権保持者と協力して選ばれる。

19.3　走行第２日目

a）　Ｐ３（またはスプリントセッションが予定されている各競技ではスプリントシュートアウト）開始予定時刻の１時間半前までに終了する１時間以内で、走行初日にファン活動に参加しなかった１０名のドライバーは、１時間以内に各最大３０分（この時間にはファン活動への移動と帰路に要する時間を含む）を限度として、ファン対応活動に参加できなければならない。

b）　Ｑ１およびＱ２で落とされたドライバー全員が、セッションの各パート終了直後にメディア・インタビューに応じなければならない。さらに、Ｑ３に参加したドライバーで予選後記者会見の出席要請がされないドライバー全員も、Ｑ３終了直後にメディア・インタビューに応じなければならない。

c）　予選セッション終了の直後、予選順位上位３名のドライバーは、メディアデリゲートがセッション前に発行するノートに定められる予選後の手順に参加する。

d）　ＴＶ取材インタビューと予選後の記者会見の間、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において：

i）　スプリント終了前にリタイアするドライバーは、パドックに戻った後、メディア・インタビューに応じなければならない。

ii）スプリントシュートアウトを終えたすべてのドライバーは、落とされたセッションの直後にメディアのインタビューに応じなければならない（スプリントシュートアウト後の上位３名の記者会見は行われない）。

iii）スプリントセッションを上位３位以外で終えたドライバーは、スプリントセッション終了後、直ちにメディアのインタビュー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名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ＴＶインタビューに応じることが義務付けられる。

19.4　走行３日目

a）　レースのフォーメーションラップの開始予定時刻の５時間前から１時間以内は、すべて車両をレース前の車両展示のために利用できるようにしなければならない。テクニカルデリゲートが別途定める場合を除き、すべての車両は完成していなければならず、この間、以下の例外を除き、各車両に対していかなる作業も行うことは許されない：

i）　第４０条２項ｇ）に定める真正の事故による損害を被った車両。この場合、車両が完成してい

る必要はなく、作業が許可される。

ⅱ） 技術規則付則３（第５条１項２.定義）の１欄に定義された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部品の交換または信頼性に関わる重要な問題の調査を必要とする車両で、ＦＩＡの明確な許可を得ているもの。この場合、車両が完成している必要はなく、作業が許可される。

ⅲ）第４０条５項に基づく予選セッションの終了時に、さらなるチェックを受けることに選ばれた車両を持つすべての競技参加者は、第１９条４項ａ）に規定された期間の終了前に、その車両の作業を開始することを許可される。この期間は、上位１０台が競技参加者に戻された時点から、さらなるチェックのために保持された車両が競技参加者に戻された時点までの期間に相当する時間とする。この期間は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およびカバーの早期除去を含むことができる。

この期間中、さらなるチェックを受けるために、最大３台の車両が選ばれる。自車が選ばれたことを知らされた競技参加者は、直ちにその車両をパークフェルメまで持っていかなければならない。残りの車両については、メディアデリゲートが決定した通りに各車両を配置しなければならない。

この期間中、３者の異なる競技参加者（メディアデリゲートとテクニカルデリゲートが指定する）から１台の車両と、競技参加者のシニア技術代表者または競技代表者が、少なくとも１０分間、メディアに対して、イベント前の車両展示後に車両に加えられた空力およびボディワーク構成部品の主要アップデートについて説明できるようにしなければならない。

ｂ） 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２時間１０分前に始まる３０分間のドライバーズパレードあるい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、走路サイドのファンとの交流などを含むが、これらに限定されない）に参加しなければならない。競技参加者はメディアデリゲートよりその活動の詳細を渡される。

ｃ） 競技参加者はメディアデリゲートがセッション前に発行するノートに定められる決勝レース前の手順を渡される。

この文書で義務付けられている場合、すべてのドライバーはフォーメーションラップの開始予定時刻の２２分以上前に定められた集合場所に集まり、その文書に記載されている手順に従わなければならない。

フォーメーションラップ開始予定時刻の１６分以上前に、すべてのドライバーは国歌演奏のためグリッド前に居なければならない。

ｄ） 決勝レース終了前にリタイアしたドライバーは全員、パドックに戻った後、メディア・インタビューに応じなければならない。

ｅ） 決勝レース終了直後、上位３名のドライバーは、セッション前に発行されたメディアデリゲートのノートに記載された決勝レース後の手順に参加することになる。

ｆ） 上位３名以外で決勝レースを終えたドライバーは、決勝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。また、決勝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、メディアデリゲート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） 決勝レース中、各競技参加者は正式に許可されたＴＶクルーによるインタビューに、少なくとも１名の上級スポークスマンを対応させなければならない。

ｈ） 決勝レース終了後１時間から２時間後まで、各競技参加者は上級スポークスマン１名をチームホス

ピタリティで最低５分間はメディア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開始の３時間前、Ｐ１終了の１時間後、予選セッション終了の１時間半後に開催される。最初のミーティングにはすべてのチームマネージャーが出席しなければならず、第２回目のミーティングにはすべてのドライバーおよびチームマネージャーが出席しなければならない。

20.2 スプリントセッションが予定されていない各競技では、レースディレクターを議長とするミーティングはＰ１の開始３時間前とＰ２終了の１時間３０分後に行われる。最初のミーティングにはすべてのチームマネージャーが出席しなければならず、第２回目のミーティングにはすべてのドライバーおよびチームマネージャーが出席しなければならない。

20.3 レースディレクターがそれ以外にもミーティングを行うことが必要であると判断した場合、レーススタートの３時間前に開催されるものとし、その旨、決勝レーススタートの５時間前までに競技参加者に通知される。すべてのドライバーおよびチームマネージャーが出席しなければならない。

２１）競技期間中の構成部品の覆い

21.1 Ｐ１開始予定時刻の２９時間前から、車両のいかなる部分であっても隠すようなスクリーン、カバーあるいはその他のいかなる方法の遮蔽物も、パドック／ガレージ／ピットレーンあるいはグリッドにおいて、いかなる時も許されない。ただし、例えば火炎より防護する目的などを含め、機械的な理由でそういったカバー類が明らかに必要とされる場合は除く。

21.2 第２１条１に詳述される制限に加え、以下のことが特に禁止されている：

ａ） ガレージ周りでエンジンを交換あるいは移動している際の、エンジン、ギアボックスあるいはラジエターにカバーを使用すること。

ｂ） ピットレーンにてスタンド上の使用されていないスペアウイングにカバーを使用すること。

ｃ） スペアフロアなどの部品、燃料装置あるいは工具台車（それらに限らず）を遮蔽物として使用すること。

21.3 以下は認められる：

ａ） 破損した車両あるいは部品を覆うためのカバー。

ｂ） 深さが５０㎜以下の透明な工具トレイをリアウイングの上に置くこと。

ｃ） グリッド上でエンジンおよびギアボックスに使用する加熱用あるいは保温用カバー。

ｄ） 車両をスタートさせるメカニックを火炎から保護するために特別に製作されたリアウイングカバー。

ｅ） タイヤ製造者コード番号（ＦＩＡバーコード番号ではない）を覆うカバー。

ｆ） 夜間パークフェルメにある車両に使用するカバー。

ｇ） 雨天の際にピットレーンあるいはグリッド上の車両に使用するカバー。

ｈ） 技術規則第１０条８.４ｄ）および第１０条８.５に記載されたタイヤ加熱ブランケット。

２２）ドライバーが調整可能な車体

22.1 技術規則第３条１０項１０により許されるドライバーが調整可能な車体

ａ） 調節可能な車体は、各サーキットで事前に決められた起動ゾーンのいずれかにてドライバーによってのみ起動することができる。しかしながら視界不良の状況では、レースディレクターはその絶対裁量にて、状況が回復するまでそのようなすべてのシステムの機能を抑止することができる。

ｂ） 調節可能な車体が、３つの予選（Ｑ１、Ｑ２あるいは Ｑ３）またはスプリントシュートアウト（ＳＱ１、ＳＱ２あるいはＳＱ３）のいずれかのセッション中でこのようにして使用不可にされた場合、当該セッション中はそのまま機能が抑止される。

ｃ） スプリントセッションおよび決勝レース中の追い越し機会を改善する目的でのみ、調節可能な車体は、以下の時点でドライバーによって起動することができる。

ｉ） 各スプリントセッションにおいて、スタート後または出動中のセーフティカーに続いて、１周を完了した後、

ⅱ） 各レースにおいて、スタート後または出動中のセーフティカーに続いて、２周を完了した後。

ｄ） スプリントセッションおよび決勝レース中、ドライバーがコントロール電子機器（技術規則第８条２項参照）を経由して使用可能が通知された時にのみ、調節可能な車体を起動することができる。それが使用可能になるのは、各走路にて事前に決められた検知ポイントで、ドライバーが先行ドライバーの背後に１秒以内に居る場合に、そのドライバーのみが使用できる。

ｅ） ドライバーがそのシステムを起動した後、最初にブレーキを使用した時点で、コントロール電子機器によりそのシステムは機能を一時抑止される。

ｆ） 視界不良な場合、あるいは起動ゾーンで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裁量にて、状況が回復するまで、あるいは黄旗の提示が終了されるまで、そのようなすべてのシステムの機能を抑止することができる。

ｇ） ＦＩＡは、すべての競技参加者と合議の上で、調節可能な車体の詳細に決められている目的を確実に達成するため、上記の近接時間を調節する場合がある。

ｈ） ドライバーに先行車と１秒以内にあることを知らせるシステムに故障が発生し、それ故に調節可能な車体の使用が許される場合、競技参加者はレースディレクターに対しそのシステムを無視する許可を求めることができる。このようにして許可が出された場合、ドライバーがその調節可能な車体を使用するのが、先行車との間が１秒以内になった場合のみであることを確実にするのは、当該競技参加者の責務となる。

ｉ） システムの故障が回復した場合は、当該ドライバーはその後この無効化を利用することはできず、レースディレクターは欠陥が改善された場合には競技参加者に対して通知する。

２３）競技期間中の運用人員

23.1 各競技参加者は、各イベントにて、最初のフリー走行（Ｐ１）開始予定時刻の２９時間前から決勝レース開始の２時間後までの間にサーキットの制限域内で車両の運用にどのようにであっても関係する人員を、合計５８名を超えて有することはできない。しかしながら、最初のフォーメーションラップ開始４５分前から決勝レーススタート予定時刻後１５分までの間のこのような運用人員数は無制限である。

23.2 疑義を避けるため、ドライバーと、ホスピタリティ（接遇）、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、保安あるいは競技場を往復するトラック運転のみを役務とする人員は、運用人員と

はみなされない。さらに、各制限期間中、非運用要員は以下のことが許可される：

ａ）　貨物の積み下ろし（ただし、梱包、開梱は不可）。

ｂ）　他のレースシリーズのサポートのみを目的とした機器を用意すること。

ｃ）　展示のためのガレージのプレゼンテーション準備

23.3　第２３条１項の上述の５８名に加えて、各競技参加者は研修生となる１２名を選手権中に個人的例外として受け入れることが認められる。ただし、個人的研修生はその立場で３つを超える競技に出席することはできない。

23.4　すべての運用人員、制限数に入らない者、研修生および単独レース人員のリストが、ＦＩＡにより提供される公式書式を使用して各競技の前に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各競技において、車両の運用に何らかの形で関係しているチーム員は、第２３条５項ｅ）の規定を除き、本第２３条５項ｆ）から第２３条５項ｈ）に詳述されている制限時間内はサーキット制限域内に入ることを許されない。

ｂ）　スプリントセッションが予定されている各競技において、車両の運用に何らかの形で関係しているチーム関係者は、第２３条５項ｅ）の規定を除き、本第２３条５項ｆ）から第２３条５項ｇ）に詳述されている制限時間内はサーキット制限域内に入ることが許されない。

ｃ）　疑義を避けるため、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、および／または貨物の積み下ろし（ただし、梱包または開梱を除く）にのみ関連する職務に従事する者は、これらの要件から免除される。

ｄ）　パドックに入ろうとする者には、制限期間が実施されていることを警告するボードが、適切な時間帯にパドック入口の回転バーゲートの直前に設置される。

ｅ）　第２３条１項および第２３条３項に定める運用人員は、以下のことが許可される；

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

ii）　各制限期間の開始後１時間以内は、サーキットでの運動、食事および社交のみを目的として、サーキットの範囲内に留まること。

これらの期間中、これらの人員は運用の業務活動を行なってはならない。これには、車両または車両を操作するために必要な車両部品への作業、およびコンピュータで作業するエンジニアが含まれるが、これらに限定されない。これに従わない場合は、該当する制限期間の違反として扱われる。

ｆ）　制限期間１：Ｐ１開始予定時刻の４２時間前に開始し、Ｐ１開始予定時刻の２９時間前に終了。

ｇ）　制限期間２：Ｐ１開始予定時刻の１８時間前に開始し、Ｐ１開始予定時刻の４時間前に終了。

ｈ）　制限期間３：Ｐ３開始予定時刻の１４時間前に開始し、Ｐ３開始予定時刻の３時間前に終了する。Ｐ２の終了から第３制限期間の開始までの無制限時間が４時間を超える場合、超過分は第３制限期間の開始時に加算される。

23.6　各競技参加者は、選手権期間中、第２３条５項及び第３８条２項の要件に対して、以下の例外が認められる。

ａ）　制限期間１：各選手権において２回の例外が認められる。

ｂ）　制限期間２：各選手権において２回の例外が認められる。

ｃ）　制限期間３：各選手権において２回の例外が認められる。

ｄ）　疑義を避けるために、これらの例外は１つの競技中に連続して使用することはできない。

ｅ）　本条に違反した場合、両ドライバーはピットレーンから決勝レースを開始し、第４４条２に定める手続きに従わなければならない。

２４）競技参加者の工場閉鎖期間

24.1　すべての競技参加者は、２回の閉鎖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／あるいは８月中連続した１４カレンダー日間。この期間中に連続する２つの競技が１７日間しか離れていない場合は、連続１３カレンダー日間の閉鎖期間を守らなければならない。いずれの場合も、競技参加者は選手権開始から３０日以内に閉鎖期間の予定をＦＩＡに通知しなければならない。

ｂ）　２回目の期間は、１２月２４日から開始される連続９カレンダー日間。

24.2　この閉鎖期間中は、いかなる競技参加者あるいは競技参加者の関係者も以下の活動を行うことはできず、また第三者に競技参加者に代わってその実施を指示することもできない：

ａ）　第２４条４項にて明確に許可されているものを除く、風洞の運用あるいは使用。

ｂ）　第２４条４項にて明確に許可されているものを除く、ＣＦＤシミュレーションについてコンピューター支援の運用あるいは使用。

ｃ）　風洞部品、車両部品、テスト部品または工具の製作あるいは開発。

ｄ）　車両部品の部分組み立てまたは車両の組み立て。

ｅ）　設計、開発または製作に関係する、従業員、コンサルタントあるいは下請負人による一切の作業活動（閉鎖期間直後に、サーキットにて実施される競技の準備のための作業活動を除く）。

24.3　各競技参加者は、その供給業者に対し、その閉鎖期間の日程を知らせなければならず、上記の活動の禁止を回避する意図を持った協定あるいは取り決めの一切を結んではならない。

24.4　閉鎖期間中、以下の活動は上記の違反とはみなされない：

ａ）　閉鎖期間の前の競技で著しく損傷した車両について、ＦＩＡの合意をもって行われる修理作業。

ｂ）　走行する、あるいは動かない展示車両になされる組み立ておよびサービス作業で、現行の車両部品の製作、組み立てあるいはサービス作業につながることにならないもの。

ｃ）　風洞の運用あるいは使用のうち、フォーミュラ１に直接関係することのないプロジェクトのために実施され、その時点で自身の閉鎖期間ではない競技参加者のために、またはそのような競技参加者の代理で実施されるもの、または施設のメンテナンスや変更のために行われるもの（ただし、競技規則の付則７で制限される風洞実験と定義されている活動は除く）。

ｄ）　ＣＦＤシミュレーションのためのコンピューターの運用および使用。ただし、フォーミュラ１とは直接関係のないプロジェクトのために実施され、その時点で自身の閉鎖期間中ではない競技参加者のために、またはそのような競技参加者の代理で実施されるもの、あるいはシステムまたはソフトウェアのアップグレードやメンテナンスのために行われるものとする（ただし、手法の開発とみなされる活動や、競技規則の付則７で「制限されるＣＦＤシミュレーション」と定義されている活動

は除く）。

ｅ）　ＦＩＡの書面による事前の承認を得ることを条件に、フォーミュラ１とは関係のないプロジェクトを支援する目的だけのために実施される一切の活動。

２５）パワーユニット製造者の工場閉鎖期間

25.1　すべてのパワーユニット製造者またはＰＵ製造者の関連会社は、第２４条１項に規定される閉鎖期間と同じ閉鎖期間を守らなければならない。

例外は、法律や労働組合が異なる閉鎖期間を課している国に拠点を置く工場である。この場合、これらの工場は、第２４条１項ａ）に明記される２週間の閉鎖期間の内１週を、現地で課せられた週に置き換え、第２４条１項ｂ）で規定された第２の閉鎖期間を１２月３１日までに開始させることができる。これに影響を受けるパワーユニット製造者は、ＦＩＡに対し、当該スタッフがこれらの期間中、閉鎖されていない国で働くことを許可されていないことを宣言しなければならない。いかなる場合においても、パワーユニット製造者は、選手権開始後３０日以内にＦＩＡにその閉鎖予定期間を通知するものとする。

25.2　パワーユニット製造者またはパワーユニット製造者の関連会社は、パワーユニット製造者のために、またはパワーユニット製造者に代わって、以下の行為を行うこと、または第三者供給者に行わせることはできない：

ａ）　設計、開発または生産に従事する従業員、コンサルタントまたは下請業者による、あらゆる作業活動（閉鎖期間直後の競技の準備のためにサーキットで実施される作業活動を除く）。

ｂ）　第２５条４項で特に許可された場合を除き、テストベンチの運用または使用。閉鎖期間中は、Ｆ１に関連するプロジェクトのために、占有時間や稼働時間を無制限のテストベンチ時間として増加させることはできない。

ｃ）　第２５条４項で特に許可された場合を除き、シミュレーションのためのコンピューター資源の運用または使用。

ｄ）　パワーユニット部品、テスト部品、自動車部品、または工具の製造または開発。

ｅ）　パワーユニット部品のサブアッセンブリーまたはパワーユニットのアッセンブリー。

25.3　各パワーユニット製造業者は、その供給業者に閉鎖期間の日付を通知しなければならず、上記の行為の禁止を回避する意図でいかなる契約や取り決めも行ってはならない。

25.4　閉鎖期間中、以下の活動は上記に対する違反とはみなされない：

ａ）　ショーカー走行のためのパワーユニットの組立または整備（いずれもパワーユニット部品の製造、組立または整備を伴うものであってはならない）。

ｂ）　設備の保守または修正を目的としたテストベンチまたはコンピューター資源での作業（ただし競技規則の付則８で「制限付きパワーユニット試験」または「試運転」と定義されている活動は除く）。

ｃ）　ＦＩＡの書面による承認を得た上で、Ｆ１とは関係のないプロジェクトの支援を唯一の目的とする活動。

２６）一般安全規定

26.1　ドライバーに対する公式な指示は、国際競技規則に定められたシグナルによって与えられる。競技参加者は、これらと類似する旗あるいは灯火を一切使用してはならない。

26.2 本競技規則で別に規定される場合を除き、すべてのフリー走行セッション、予選セッション、スプリントシュートアウトおよびスプリントセッションにおけるピットレーンおよび走路上で適用される規則ならびに安全規定は、決勝レースと同一とする。

26.3 走路を走行したことによる場合を除き、競技参加者は走路路面のいかなる部分のグリップも改変するよう試みてはならない。

26.4 車両が走路上に停止した場合、その車両が他の競技参加者の危険または妨げとならないようできる限り早急に取り除くことは、マーシャルの責務である。いかなる状況であっても、ドライバーは正当な理由なく走路上に車両を止めてはならない。

スプリントセッションまたは決勝レース中何らかの機械的支援が車両の走行復帰を招いた場合、競技審査委員会によってスプリントセッションまたは決勝レースから失格とされる場合がある（下記第２６条７項ｄ）および第５７条３項の適用の場合を除く）。

26.5 車両を走路上に放置するドライバーは、ギアをニュートラルに入れるか、またはクラッチを切り、ＥＲＳを停止し、車両にはステアリングホイールを装着しておかなければならない。

26.6 国際競技規則または本競技規則で特に認められている場合を除き、パドック、競技参加者指定のガレージエリア、ピットレーンまたはスターティンググリッド以外で、ドライバー以外の者が停止している車両に触れてはならない。

26.7 各フリー走行セッション、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分後に至るまでの時間、およびスプリントセッションと決勝レース直前のフォーメーションラップ開始後から最後の車両がパークフェルメに進入するまでの間は、以下を除き、いかなる者も走路、ピット入口あるいはピット出口へ立ち入ってはならない。

ａ） 業務を遂行中のマーシャルおよびその他許可を受けた者。

ｂ） 運転中あるいはマーシャルの許可を受けた歩行中のドライバー。

ｃ） フォーメーションラップのためグリッドを離れることのできる車両がすべて出発した後に、車両を押すか、またはグリッドから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決勝レーススタート後、グリッドから車両を取り除くため、マーシャルを手伝うチーム員。

26.8 スプリントセッションおよび決勝レース中、外部始動装置の使用を認められているピットレーンあるいは競技参加者指定のガレージエリアを除き、エンジンの始動を行えるのはスターターのみである。

26.9 各フリー走行セッション、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または決勝レースに出場するドライバーは、常に国際競技規則に定められているレーシングスーツやヘルメットおよび頭頸部支持具を着用していなければならない。

26.10 ドライバーが重大なメカニカルトラブルを抱えた場合、安全が確保でき次第、走路を離れなければならない。

26.11 インターミディエイトあるいはウェット天候用タイヤで走行する場合は、技術規則第１４条３項に記されるライトを常に点灯していなければならない。一切のフリー走行セッション、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、またはレースで車両が初めてピットレーンを出るときは、すべてのライトが正常に作動していなければならない。技術規則第１４条３項２に記載の中央リアライト、および技術規則第１４条３項３に記載のサイドライトの少なくとも１つが正常に作動していない車両のドライバーに車両を停止させるか否かを判断するのは、レースディレクターの裁量に任される。その結果その車両が停止させられた場合、ドライバーは不備が改善されれば復帰することができる。

26.12 各競技参加者につき１２名のチームメンバーのみが、各フリー走行セッション、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決勝レース中、シグナリングエリアへの立ち入りを許される。

26.13 ＦＩＡによって許可されない限り、以下の時間帯の１６歳未満の者のピットレーンへの立ち入りを禁じる：

ａ） 各フリー走行セッション、予選セッション、スプリントシュートアウトの１５分前から終了後５分までの間。

ｂ） 車両がレコニザンスラップを行うためにピット出口が開く１５分前からスプリントセッションまたは決勝レースが終了して最後の車両がパークフェルメに入るまでの時間。

26.14 レースディレクター、競技長、あるいはメディカルデリゲートは、競技中いかなる時にもドライバーに対し身体検査を受けるよう要求することができる。

事件後、メディカルウォーニングライトが限界値を超えていたことを示している場合は、ドライバーは遅滞なく競技のメディカルサービスにより検査を受けなければならず、メディカルデリゲートはこの検査のために最も適切な場所を決定する。

26.15 主催者は容量が５ｋｇの消火器を最低２個、各競技参加者に対して利用可能とし、それらが正しく機能することを確実にしなければならない。

26.16 警備目的としてＦＩＡが特に許可した場合を除き、ピットレーン、走路、パドックあるいは観客エリアへの動物の持ち込みを禁じる。

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決勝レース中いかなる時もピットレーンには持ち込めず、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中断中またはレース中断中を除き、ドライバーによってサーキット上に放置された車両は、一時的であってもそのセッションから離脱したとみなされるものとする。例外的に、スプリントセッションの中断またはレース中断中にサーキット上に放置された車両は、セッション再開時に参加を許可されることがあるが、その理由は機械的問題、車両の損傷または優位性を得るための放棄でない場合に限る。

２７）スペアカー

27.1 各競技参加者は、一競技期間中に使用可能な車両を、いかなる一時であろうとも最大２台までしか有することはできない。

27.2 技術規則第１２条１項に定義されるサバイバルセルと追加部品からなる組立品は、サバイバルセルに以下の部品以外が装着されている場合、この文脈では車両とみなされる。

ａ） 全体または一部がサバイバルセル内に存在する構成部品。ただし、技術規則第５条１項８に定めるエネルギー貯蔵装置は例外とする。

ｂ） 技術規則第１０条１項１に定める懸架サスペンションのフロントアクスル構成部品。

ｃ） 技術規則第１０条５項に定めるステアリングアッセンブリ。

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部品。

ｆ）　サバイバルセルに取り付けられている留め具（エンジン搭載部など）。

２８）パワーユニットの使用

28.1　２０２２～２０２５年の選手権シーズン中に競技で使用できるパワーユニットは、レース予備品に導入された時点で、技術規則付則４に定義される最新の提出・承認された公認書類に適合する要素のみで構成されているもののみとする。

28.2　複数競技参加者のドライバーをしていない限り（下記第２３条３ ｃ）参照）、また下記に記されている追加数を条件とし、各ドライバーは、選手権の間、最大３基のエンジン（ＩＣＥ）、３つのモータージェネレーター熱ユニット（MGU－H）、３つのターボチャージャー（ＴＣ）、２つのエネルギー貯蔵装置（ＥＳ）、２つのコントロール電子機器（ＣＥ）、３つのモータージェネレーター運動ユニット（MGU－K）およびエンジン排気系一式を構成する４つの要素のうち各々８つを使用することができる。この条項の目的上、エンジン排気システムのセットは次の４つの要素で構成されるとみなされる：プライマリーＬＨＳ、プライマリーＲＨＳ、セカンダリーＬＨＳ、およびセカンダリーＲＨＳ。

28.3　選手権中、構成要素のいずれか第２８条２項で定める数を超えて使用する場合、当該ドライバーは追加の各要素を使用する最初の競技にて決勝レースのグリッド位置ペナルティを科される。ペナルティは以下の表に従って適用され、累積する：

ａ）　構成要素のいずれか追加のものを初めて使用：決勝レースのグリッドを１０下げるペナルティ。

ｂ）　以降、次に追加の構成要素を使用：決勝レースのグリッドを５つ下げるペナルティ。

一旦車両のタイム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ならば、７種の要素のいずれかは使用されたものとみなされる。

いずれの１つの競技期間中でも、ペナルティの対象となる同一のパワーユニット２つ以上をドライバーが導入した場合、最後に装着されたのみ要素が、ペナルティを受けることなく次の競技で使用できる。

28.4　選手権中、どの時点であってもドライバーが変更された場合、パワーユニット使用に関する評価目的においては、変更後のドライバーも当初のドライバーとみなされる。

28.5　当該パワーユニット製造者と相談の上、ＦＩＡは、競技にてそれらが最初に使用される前に、重要な可動部品がリビルトされたり置き換えられたりすることのないようパワーユニット内の関連要素の各々に封印を取り付ける。上記第２８条２項に定義された排気要素は、恒久的かつ独自のマークがされる必要があり、そのマークは、パワーユニットがシャシーに取り付けられたときに、直接または光学装置を使用して適時に明確に見えるようにする。

競技と競技との間にパワーユニット要素が使用あるいは分解できないことを確実にするため、決勝レース後のパークフェルメ終了後２時間以内に、使用されたすべてのパワーユニット要素に、追加の封印が取り付けられる。封印方法はテクニカルデリゲートの合意を得なければならない。

ＦＩＡへの要請により、これらの追加の封印はそのパワーユニット要素が必要とされる次の競技でＰ１予定開始時刻の２４時間前に取り外される。このようなすべてのパワーユニット要素は、車両に搭載されていない間は競技参加者の指定されたガレージエリアになければならず、競技に参加する資格のある車両に取り付けられている場合を除き、競技期間中いかなる時も始動させることはできない。

パワーユニット内の関連構成部品が最初に使用された後、ＦＩＡの封印が損傷あるいは取り除かれている場合には、それらの部品は封印がＦＩＡの監督下にて取り除かれない限り再び使用することはできない。

２９）数量制限構成部品（ＲＮＣ）の使用について

29.1 数量制限構成部品（ＲＮＣ）とは、選手権の競技において、各ドライバーが使用できる数量に制限のある構成部品をいう。

29.2 各ＲＮＣについて、各ドライバーは選手権全体で最大数のこのような要素を使用することができ、このＲＮＣの最大値は本条項の表に従って、その選手権における競技の関数として変化する。

ａ） ドライバーが、所与のＲＮＣにおいて許容される最大値を超える要素を使用した場合、追加された各要素が使用された最初の競技において、決勝レースのグリッドペナルティが課される。

ｂ） ペナルティは、本条表の該当欄に従うものとする。

ｃ） 同一のギアボックスアセンブリに２つのＲＮＣを追加し、それぞれを初めて使用した場合、ペナルティは、２つのペナルティの合計ではなく、本条表で２種類のＲＮＣの間に記載されたペナルティの最大値とする。

ｄ） 追加のＲＮＣは、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みなされる。

数量制限構成部品	定義されている条文:	異なる決勝レース数に対するRNCの割り当て						追加数に対するペナルティ（決勝レースグリッドポジション）
		<=20	21	22	23	24	25	
ｷﾞｱﾎﾞｯｸｽｹｰｽとｶｾｯﾄ	技術規則第9条1.5と第9条1.7	4	4	4	4	5	5	5
ｷﾞｱﾎﾞｯｸｽ駆動系、ｷﾞｱﾁｪﾝｼﾞ部品、および付属部品	技術規則第9条1.2、第9条1.3、第9条1.4	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、以下の条件のもと、競技の合間にメンテナンスまたは修理作業を行うことができる：

i） 実施される作業の性質がＦＩＡによって承認され、すべての競技参加者に通知されていること。

ii） 競技参加者は、本条項が完全に遵守されていることをＦＩＡに納得させるために必要なすべての措置を講じること。これには、実施された修理の正確な記録、写真、部品番号の記録などが含まれるが、これらに限定されない。

iii） チェンジギア、ドグリング、リバース（ファイナルドライブあるいはリダクションギアを除く）は、テクニカルデリゲートが当該部品の物理的損傷が明らかであると認めた場合、競技の期間中、いつでもその監督下で同一仕様の他の部品に交換することができる。

ｂ） ＲＮＣの重要な部品は、ＦＩＡが明確に許可した場合を除き、競技の合間に交換することはできない。

ｃ） ＦＩＡの同意を得て（かつＦＩＡの単独の裁量により）、以下の場合、上記の数値は上表の該当する欄に従って増加されるものとする：

i） 使用されるＲＮＣが、パワーユニットＲＮＣの新しいパワーユニット製造者（付則６に定義）により供給されたものであること。

ii） 当該競技者が初参加の選手権である場合。

ｄ） 選手権シーズン中にドライバーが交代した場合、ＲＮＣの使用可能台数を計算する上では、交代したドライバーを元のドライバーとみなす。

ｅ） １つの競技中において、ドライバーがペナルティの対象となる同じＲＮＣを２つ以上導入した場合、最後に装着されたものだけが、それ以降の競技においてさらにペナルティを受けることなく使用できる。

ｆ） 本条項に基づき適用されるペナルティは累積され、それが発生した競技にのみ適用される。

ｇ） 選手権期間中を通じ、Ｐ１および／またはＰ２において４回、競技参加者はＲＮＣの割り当て外のギアボックスアセンブリを使用することができる。このギアボックスアセンブリは、技術規則第９条５項および第９条７項２の公認要件に適合する必要はない。

29.4 各ＲＮＣにおいて、ＦＩＡは、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に、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、競技の合間に密閉できる適切な容器の使用、またはＦＩＡが決定し競技参加者に正式に通知されたその他の解決策が含まれる場合がある。

ａ） 使用される封印は、関連する競技参加者またはパワーユニット供給業者と協議の上、装着される。

ｂ） ＲＮＣを初めて使用した後、ＦＩＡ封印が破損したり剥がれたりした場合、ＦＩＡの監督下で封印を剥がさない限り、そのＲＮＣを再度使用することはできない。

３０）選手権でのタイヤ供給と競技期間中のタイヤ制限

30.1 タイヤ供給：

ａ） 指名された１社のタイヤ製造者（以下、供給業者）は以下を提供することを請け負わなければならない：

i） 各競技において供給するドライ天候用タイヤの仕様を３種類までとする。供給するタイヤは、それぞれ、車両が走路上にある時に見分けが付くようでなければならない。

ii） 特定の競技では、供給業者からなされるＦＩＡへの推薦に従い、評価を目的として、ドライ天候用タイヤの追加仕様ひとつがすべての競技参加者に利用可能となる場合がある。競技参加者はそのような追加仕様がある場合、当該競技スタートの少なくとも１週間前にその知らせを受ける。これはスプリントセッションが予定されていない競技でのみ起きる。

iii） スプリントセッションが行われない２つまでの競技において、指定タイヤ供給業者のＦＩＡへの推薦により、すべての競技参加者が評価用に追加仕様のドライ天候用タイヤを使用することができる。もし、どちらかの競技が天候などの問題で適切な評価ができないと判断された場合は、３つ目のバックアップ競技で追加のドライ天候用タイヤが使用できるようになる。

iv） 各競技において供給するインターミディエイトタイヤの仕様を１種類のみとする。

v） 各競技において供給するウェット天候用タイヤの仕様を１種類のみとする。

30.2 競技期間中のタイヤの量、選択および仕様：

ａ） 第３０条１項ａ）ii）、第３０条１項ａ）iii）、第３０条５項ｅ）、第３０条５項ｆ）、第３０条

５項ｇ）および第３０条５項ｐ）に従って供給される追加タイヤを除き：

i) スプリントセッションが予定されている各競技で、各ドライバーが競技期間中に使用できるドライ天候用タイヤは１２セット、インターミディエイトタイヤは４セットまで、ウェット天候用タイヤは３セットまでとする。

ii) スプリントセッションが予定されていない各競技で第３０条１項ａ）iii）の下で追加のタイヤが利用可能でない場合、各ドライバーが競技期間中に使用できるドライ天候用タイヤは１３セット、インターミディエイトタイヤは４セットまで、ウェット天候用タイヤは３セットまでとする。

iii) スプリントセッションが予定されていない各競技で第３０条１項ａ）iii）の下で追加のタイヤが利用可能な場合、各ドライバーが競技期間中に使用できるドライ天候用タイヤは１２セット、インターミディエイトタイヤは４セットまで、ウェット天候用タイヤは３セットまでとする。

ｂ） タイヤの１コンプリートセットはフロント２本とリア２本で構成されるものとみなされ、それらすべてが同一の仕様のタイヤでなければならず、ＦＩＡによって割り当てられた通り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混ぜ合わされて構わない。

ｃ） ＦＩＡが別段の定めをし、指定タイヤ供給業者の同意を得た場合を除き、以下ｉ）とii）およびiii）については各競技の２週間以上前に、iv）については各競技の４週間以上前に、ＦＩＡは当該競技に関わる以下の情報をすべての競技参加者に提供する：

ｉ） 指定タイヤ供給業者からどのタイヤ仕様が入手できるか。

ii） 義務付けられるドライ天候用決勝レースタイヤ仕様（２つまで）。

iii） 義務付けられるドライ天候用Ｑ３タイヤ仕様（これは常に３つの仕様のうち一番やわらかいものとなる）。

iv) 第３０条１項ａ）iii）に基づく追加タイヤの提供の有無とその状況：
- これらの追加タイヤについては、ドライバーごとおよび各競技参加者のタイヤの数量と、各競技参加者について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ついては、タイヤの仕様と電子的な返却のタイミングの変更。
- 競技が追加タイヤの評価に適さない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） ＦＩＡが別段の定めをし、指定タイヤ供給業者の同意を得た場合を除き、各ドライバーは以下の仕様のドライ天候用タイヤを各競技にて割り当てられる：

ｉ） スプリントセッションが予定されている競技：
- ハード仕様のタイヤを２セット。
- ミディアム仕様のタイヤを４セット。
- ソフト仕様のタイヤを６セット。

ii） スプリントセッションが予定されていない競技で、追加タイヤが第３０条１項ａ）iii）に基づいて利用可能でない各競技：
- ハード仕様のタイヤを２セット。
- ミディアム仕様のタイヤを３セット。
- ソフト仕様のタイヤを８セット。

iii） スプリントセッションが予定されていない競技で、追加タイヤが第３０条項１ａ）iii）に基づいて利用可能である各競技：

- ハード仕様のタイヤを２セット。
- ミディアム仕様のタイヤを３セット。
- ソフト仕様のタイヤを７セット。
- 評価のための追加タイヤ。

ｅ） 上記の選択がなされたならば、テクニカルデリゲートは、指定タイヤ供給業者が当該競技に利用可能とするタイヤストックの中から、各ドライバーにタイヤセットを割り振る。

ｆ） 各ドライバーは、自分に割り当てられたタイヤのみを使用しなければならない。

30.3 タイヤの管理：

ａ） 競技で使用予定のすべてのタイヤの外側サイドウォールには、特殊な識別用のマーキングが施されなければならない。

ｂ） 不可抗力（競技審査委員会がそのように認める）の場合以外は、競技使用予定のタイヤすべてを、競技の開始前に割り当てるため、テクニカルデリゲートに提示しなければならない。

ｃ） 競技中のいかなる時も、テクニカルデリゲートは、その絶対的裁量において、指定タイヤ供給者が当該競技において提供したタイヤのストックの中から、いかなる競技参加者あるいはドライバーが使用する代替のタイヤを選定することができる。

ｄ） １本の未使用のタイヤを他の同一の未使用のタイヤに交換したい競技参加者は、両方のタイヤをテクニカルデリゲートに提出すること。

ｅ） 適切な識別の印のないタイヤを使用した場合、グリッド位置ペナルティ、あるいはスプリントセッションまたは決勝レース失格となる場合がある。

30.4 タイヤの返却

ａ） 正式なタイヤの返却は、ＦＩＡレースチームクライアントを使用して電子的に行われる。システムに問題があり、ＦＩＡから指示があった場合、各競技参加者はタイヤ返却データをＣＳＶファイル形式で電子メールにて提出するよう要求される。

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業者に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） すべてのタイヤは各競技前にＦＩＡおよび指定タイヤ供給業者により発行された規則および本競技規則の付則に定められた一切の追加あるいは修正された手順、あるいはＦＩＡおよび指定タイヤ供給業者から直接伝えられたものを含み、それらに従って運用されなければならない。

ｂ） 競技の間で使用できるタイヤセットは、第３０条２項ａ）に定義されるタイヤのみである。

スプリントセッションまたは決勝レース中に異なる仕様のタイヤセット、あるいは割り当てられた以外のタイヤを使用した一切のドライバーは、ピットに戻り、同じ仕様のタイヤセットに交換する前に、２回を超えて走路上のコントロールラインを通過することはできない。上記の通り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）に従いペナルティが科せられる。疑義を避けるために、異なる仕様のタイヤセットは、決勝レース中に使用された仕様数を算定する際には考慮されない。

ｃ） タイヤは、ピットレーンを出たことをその車両のタイミングトランスポンダーが一旦示すことによってのみ、使用されたと見なされる。

d） 追加ドライバーが起用される場合（第３２条４項、第３２条５項、第３２条６項および第３２条７項参照）、元の指名されたドライバーに配分されたタイヤを使用しなければならない。

e） ドライ天候用タイヤの追加仕様１つが第３０条１項ａ）ⅱ）に従い利用可能となる場合、これらのタイヤ２セットがＰ１とＰ２で使用するために各ドライバーに割り当てられる。そのような一切のタイヤは、Ｐ２終了後２時間以内に電子的に返却されなければならない。

f） スプリントセッションが予定されている各競技において、Ｐ１または予選のいずれかがウェットと宣言された場合、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対して、追加で１セットのインターミディエイトタイヤが使用可能とされる。この場合、使用済みのインターミディエイトタイヤ１セットは、スプリントセッションの開始前に電子的に返却されなければならない。

Ｐ１も予選もウェットであると宣言されず、スプリントシュートアウトについてはウェットであると宣言される可能性が高いとＦＩＡにより見なされる場合、追加のインターミディエイトタイヤ１セットが、すべてのドライバーに利用可能となる。

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天候用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で利用可能となる。

g） スプリントセッションが予定されない各競技で、Ｐ１またはＰ２いずれかがウェットであると宣言された場合、追加のインターミディエイトタイヤ１セットが、いずれかのセッション中にインターミディエイトタイヤのセットを使用していたすべてのドライバーに利用可能となる。そのような状況の場合、使用されたインターミディエイトタイヤ１セットは予選セッションのスタート前に電子的に返却されなければならなない。

Ｐ１もＰ２もウェットであると宣言されず、Ｐ３についてはウェットであると宣言される可能性が高いとＦＩＡにより見なされる場合、追加のインターミディエイトタイヤ１セットが、すべてのドライバーに利用可能となる。そのような状況の場合、使用されたインターミディエイトタイヤ１セットは予選セッションのスタート前に電子的に返却されなければならなない。

h） 第３０条２項ａ）ｉ）により各ドライバーに配分された１２セットのドライ天候用タイヤから:

i） １セットはＰ１終了後２時間以内に、電子的に返却されなければならない。

ii） スプリントセッションで最も周回数の多い１セットは、第４０条６項に定められるカバーオンタイムまでに電子的に返却されなければならない。

iii） スプリントシュートアウトのＳＱ１およびＳＱ２の各セッション中、ドライ天候用タイヤ１セットまで使用でき、ミディアム仕様の新品タイヤのみに限られる。

iv） スプリントシュートアウトのＳＱ３セッション中、ドライ天候用タイヤ１セットまで使用でき、これはソフト仕様のタイヤ１セットのみに限られる。

v） スプリントシュートアウト全体で、各ドライバーに配分された範囲内で、インターミディエイトタイヤまたはウェット天候用タイヤの使用は自由。

vi） ＳＱ１、Ｑ２、またはＱ３のセッションの何れかでウェット宣言がされた場合、スプリントシュートアウトの残りで使用できるドライ天候用タイヤの仕様、走行距離、または数は自由。

i） 第３０条２項ａ）ii）により各ドライバーに配分された１３セットのドライ天候用タイヤから:

i） 義務付けのＱ３タイヤ仕様１セットはＱ３の前に使用も返却もできず、Ｑ３で資格を得た車両の同一仕様の１セットのタイヤは、第４０条６項に定めるカバーオンタイムまでに、電子的に返却しなければならない。

ii） 義務付けの決勝レース仕様タイヤ２セットは、決勝レースの前に返却することはできない。疑義を避けるために、決勝レースに義務付けられたタイヤ仕様が２種あった場合には、各仕様１セットを決勝レース前に返却することができない。

残りの１０セットから：

iii） ２セットはＰ１終了後２時間以内に、電子的に返却されなければならない。

iv） Ｐ１、Ｐ２ともにウェット宣言がされたりまたはキャンセルされることがない限り、さらに２セットをＰ２終了後２時間以内に、電子的に供給業者に返却しなければならない。Ｐ１、Ｐ２ともにウェット宣言あるいはキャンセルされた場合、Ｐ３の前に通常返却されるタイヤ１セットを各ドライバーが保持することができるが、Ｐ３終了後２時間以内に、それを電子的に供給業者に返却しなければならない。

v） Ｐ３終了後２時間以内に、さらに２セットのタイヤが電子的に返却されなければならない。

j） 第３０条２項ａ）iii）により各ドライバーに配分された１２セットのドライ天候用タイヤから:

i） 義務付けのＱ３タイヤ仕様１セットはＱ３の前に使用も返却もできず、Ｑ３で資格を得た車両の同一仕様の１セットのタイヤは、第４０条６に定めるカバーオンタイムまでに、電子的に返却しなければならない。

ii） 義務付けの決勝レース仕様タイヤ２セットは、決勝レースの前に返却することはできない。疑義を避けるために、決勝レースに義務付けられたタイヤ仕様が２種あった場合には、各仕様１セットを決勝レース前に返却することができない。

残りの９セットから：

iii） １セットはＰ１終了後２時間以内に、電子的に返却されなければならない。
ただし、第３２条４項ｃ）の規定に基づく交代ドライバーである場合は、２セット返却しなければならない。

iv） ミディアム仕様の１セットのタイヤは、Ｐ２までに使用することも返却することもできない。このセットとさらに１セット（合計２セット）は、次の場合でない限り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：

i） Ｐ１でドライバーが第３２条４項ｃ）の規定に基づいてドライバー交代した場合、１セットのみを返却しなければならない。

ii） あるいは、Ｐ１とＰ２の両方がウェット宣言されるかキャンセルされた場合は、各ドライバーがこれらのうち１セットずつ保持することができるが、Ｐ３終了後２時間以内に電子的に返却されなければならない。

v） Ｐ３終了後２時間以内に、さらに２セットのタイヤが電子的に返却されなければならない。

k） 一旦すべてのタイヤがその日の各走路活動終了後に電子的に返却されたならば、指定タイヤ供給業者は各ドライバーが競技のその後に使用できるタイヤのリストを公表する。

l） フリー走行セッション中に、インターミディエイトタイヤおよびウェット天候用タイヤは走路がウェット状態であるとレースディレクターが宣言した場合にのみ使用することができ、その後は、セッションの残余部分において、インターミディエイト、ウェットあるいはドライ天候用タイヤを使用できる。

m） 決勝レース中にインターミディエイトあるいはウェット天候用のタイヤを使用していない限り、各

ドライバーは決勝レース中に少なくとも２つの異なる仕様のドライ天候用タイヤを使用しなければならない。そのうちの１種類は第３０条２項ｃ）ii）で定められる義務付けのドライ天候用決勝レースタイヤ使用でなければならない。決勝レースが中断されたり、再スタートできない場合を除き、本要件の違反は当該ドライバーの決勝レース失格を招く。

決勝レースが中断され、再スタートできない場合、決勝レース中にドライ天候用タイヤの少なくとも２つの仕様を使うことができなかったすべてのドライバーの経過時間に３０秒が追加される。

n） 強い雨によりフォーメーションラップがセーフティカー先導でスタートした場合（第４９条参照）、または第５８条１０項ａ）に従ってスプリントセッションまたはレースが再開される場合、ウェット天候用タイヤの使用が、セーフティカーがピットに戻るまで義務付けられる。

このような状況でセーフティカーが走路上に出動している時に、ウェット天候用タイヤを使用していないドライバーには、第５４条３項ｄ）に規定されるペナルティが科せられる。

o） 第３０条１項ａ）iii）に従い、追加仕様のドライタイヤが利用可能となった場合、そのタイヤはＰ２中に使用するために各ドライバーに割り振られる。Ｐ２が天候不良などタイヤの評価に適さない場合は、各ドライバーに利用可能とはならず、ＦＩＡの勧告に従ってバックアップ競技に持ち越される場合がある。追加タイヤが利用可能とならなかった場合、またはセッションがウェット宣言された場合を除き、すべてのドライバーはＰ２中、指定タイヤ供給業者が指定するランプランに従い、ドライバー１人あたり同じ周回数でそれらのタイヤを使用しなければならず、使用できるドライ天候用タイヤは第３０条１項ａ）iii）で割り当てられたものだけである。

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、そのキャリアにおいてフォーミュラ１競技に１回以上出場していなければならない。

ii） テスト部品、テストソフトウェア、構成部品の変更、セットアップの変更

テスト部品とテストソフトウェアは許可される。ただし、車両は固定された仕様、構成、セットアップのままでなければならない。機械的セットアップの変更、ドライバー制御の変更、ソフトウェアおよび構成部品の変更は、タイヤの正しい評価またはタイヤテストの完了に必要な場合にのみ許可される。セットアップの変更とドライバーの制御の変更については、タイヤ供給業者と事前に合意しなければならない。構成部品とソフトウェアの変更はＦＩＡに承認されなければならない。交換用構成部品は、元の構成部品が損傷した場合などに承認される場合があり、同じ仕様であること。同じ仕様の構成部品が入手できない場合、例外的に、以前に競技またはＴＣＣで使用された異なる仕様のコンポーネントが承認される場合がる。

iii） 追加のセンサーとロギング

タイヤの状態や性能を測定するために、車両に追加のセンサーを装着することがあるが、事前に指定タイヤ供給業者とＦＩＡの間で合意していなければならない。そのようなセンサーから収集されたデータは、テスト終了後、適切な時期に指定タイヤ供給業者と共有されなければならず、チーム固有の情報を取り除いた後、処理データを他の競技参加者と共有することができる。

iv） 第３０条１項ａ）iii）に従い割り当てられたタイヤすべては、Ｐ２終了後２時間以内に電子的に返却されなければならない。

30.6 タイヤのテスト：

ａ） 各競技参加者が競技で、あるいは競技前に指定タイヤ供給業者からの取付済みタイヤを受け取った時点から、これらはその取り付けが意図されたフォーミュラ１車両以外の一切のリグ、シミュレータまたは車両には使用できない。

b） いかなる競技参加者にどの時点で供給されたタイヤも、競技参加者所有のものであっても、賃借しているものであっても、技術規則第２条１１項３に定義されているZ_Wの１０°以内に作用する力、タイヤ横揺耐性および空力的抗力の測定を除き、回転するフルサイズのフォーミュラ１タイヤによって生み出される抗力および／あるいはモーメントの測定の場合には、一切の試験装置あるいは車両に使用できない（Ｆ１車両の使用がＦＩＡグレード１またはＦＩＡグレード１Ｔサーキットでフォーミュラ１車両が使用する場合を除くが、ロードシミュレーターはどのような種類も除外）。

c） フォーミュラ１リム製造者による製品の保証試験の目的でのみ、その製造者の監視下で抗力制御を測定する場合に、試験装置にタイヤを使用することができる。

30.7 第３０条５項o）の規定にかかわらず、ドライバーが第３２条４項c）の規定によるドライバー交代によってＰ１に参加できない場合、Ｐ１に参加しないドライバーはＰ２セッションの６０分経過後は第３０条１項a）iii）で割り当てられたタイヤ以外を使用できるものとする。この例外は、選手権期間中、各競技参加者について１回に限り認められる。

a） ドライバーは第３０条５項o）ｉ）の規定を遵守しなければならない。

b） 車両は、以下の第３０条７ｃ）に記載されている例外を除き、第３０条５項o）ii）および第３０条５項o）iii）の規定に従わなければならない。

c） Ｐ２セッションの６０分経過後、第３０条５項o）ii）の規定にも関わらず、機械的セットアップの変更、ドライバーコントロールの変更、構成部品の交換が認められる。これらは、タイヤの正しい評価やタイヤテストの完了に必要なわけではなく、タイヤの供給業者と事前に合意する必要もない。

d） Ｐ２セッションの最初の６０分間は第３０条５項o）ii）の全規定が適用され、第３０条５項o）ii）に記載されている理由がない限り、機械的セットアップの変更およびドライバー制御の変更は許可されず、タイヤ供給業者と事前に合意しなければならない。

e） 追加のタイヤは第３０条５項o）iv）に従って返却されなければならない。

３１）車両検査

31.1 各競技参加者はＰ１開始の４時間前に開始される第一次車検を自身の車両に実施し、十分に完成された申告書をＰ１開始前２時間に遅れることなく提出することが求められる。
申告書の書式ひな型はＦＩＡにより提供される。

31.2 事前の書面による許可がテクニカルデリゲートにより認められない限り、所定の時間に検査を受けない競技参加者は、競技審査委員会に報告される。

31.3 上記第３１条１項に記載の申告書が提出され、テクニカルデリゲートがその申告書が十分に正しく完成されていることを納得したことを当該競技参加者に確認するまで、車両は競技への出場は認めらない。

31.4 第一次車検（上記第３１条１項参照）の終了後にサバイバルセルを変更した一切の競技参加者は、テクニカルデリゲートの承認を求めるための新たな申告書を完成させなければならない。ただし、そのような車両は翌日まで使用することはできない。

31.5 車検委員は、

a） 競技期間中、いつでも競技参加者および車両の参加資格について検査することができる。

これには、第４０条６項に基づく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を装着した後、および第４０条８項に基づく決勝レースのフォーメーションラップの開始予定前にカバー

を取り外した後、およびレース直後の１時間以内を含むが、これに限定されない。

b） 参加資格条件あるいは適合性が十分満たされているかを確認するため、競技参加者に車両の分解を要求することができる。

c） 本条項に述べられている権限を行使するのに伴う相応の費用の支払いを、競技参加者に要求することができる。

d） 必要とみなされる部品やサンプルの提出を競技参加者に要求することができる。

31.6 レースディレクター、あるいは競技長は、事故に遭遇した車両を停止させ、検査を受けるよう要求することができる。

31.7 参加資格検査、および車両検査は、正式に指名された競技役員によって行われ、その競技役員はパークフェルメにおける運営に対しても責任を持ち、また唯一、競技参加者に対して指示を下すことのできる権限を有する。

31.8 競技審査委員会は競技期間中、車両が検査されたら、その都度車両検査の結果を公表する。その結果にはその車両が技術規則違反とされた場合を除き、特定の数字を含まない。

３２）ドライバーの変更

32.1 選手権中、各競技参加者は決勝レースにおいて最大４名のドライバーを使用することが認められる。

32.2 スプリントセッションが予定されている各競技のスプリントシュートアウトのスタート前であればいつでも、またスプリントセッションが予定されていない各競技の予選セッション開始前であればいつでも、ドライバーの変更ができるが、第一次車検後のドライバー変更は、競技審査委員会の承諾を得なければならない。不可抗力を理由とする追加の変更は、別に考慮される。

32.3 新しいドライバーもすべて選手権の得点を得ることができる。

32.4 第３２条１項の規定に加え、各競技参加者は以下の条件でＰ１とＰ２において追加ドライバーを起用することが認められる:

a） Ｐ１開始の予定時刻の２４時間前までに各セッションで各競技参加者が使用する予定の車両とドライバーについてＦＩＡが通知を受けていること。Ｐ１スタートの２時間前を切る変更は競技審査委員会の了解を得てのみ可能となる。

b） １つのセッションに最大２名までのドライバーが起用されること。

c） 選手権期間中、選手権にエントリーされた各車両について、各競技参加者は１回に限り、選手権において２回を超えて選手権決勝レースに出場したことのないドライバーを起用しなければならない。各競技参加者は、使用するドライバーの詳細を、該当する競技開始の７日前までに書面にてＦＩＡに通知しなければならない。

d） 起用されたドライバーは、割り当てられた競技番号を用いること。

e） それらのドライバーは、指名されたドライバーに割り当てられたパワーユニット、ＲＮＣ、およびタイヤを使用すること。

f） それらのドライバーは、スーパーライセンスあるい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 競技参加者が指名したドライバーの１名が第一次車検終了後のある段階で運転できなくなった場合で、ド

ライバー変更について競技審査委員会の同意があれば、代替のドライバーは当初のドライバーに割り当てられたエンジン、ギアボックスとタイヤを使用しなければならない（第２８条２項、第２９条および第３０条５項参照）。

３３）運　転

33.1 ドライバーは、１人で援助なしに運転しなければならない。

33.2 ドライバーは、常にサーキットにおけるドライビングマナーに関する国際競技規則の規定を遵守しなければならない。

33.3 ドライバーは、常に走路を使用する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走路を外れることはできない。

車両のいかなる部分も走路と接していない状態である場合、ドライバーは走路を外れたと判断される。疑義を避けるため、走路端部を画定している白線は走路の一部と見なされるが、縁石は走路と見なされない。

走路を外れた車両のドライバーは再度復帰することができるが、それが安全であることが確認され、それにより持続的なアドバンテージを得ることが一切ない場合にのみ行うことができる。レースディレクターの絶対裁量により、ドライバーは走路を外れることによって得られた、いかなるアドバンテージのすべてを返す機会を与えられる場合がある。

33.4 車両はいかなる時にも、不必要に速度を落とし不安定な走行、あるいは他のドライバーまたはそれ以外の人に危険を及ぼす可能性があるとみなされる方法で運転できない。

３４）ピット入口、ピットレーンおよびピット出口

34.1 第１セーフティカーラインとピットレーン開始地点との間の走路区画は「ピット入口」とされる。

34.2 ピットレーン終点と第２セーフティカーラインとの間の走路区画は「ピット出口」とされる。

34.3 ピットレーンにおいては、いかなる時にも、車両が自己の動力で後進することは許されない。

34.4 ピットレーンは２本に分けられ、ピットウォールに隣接するレーンを"ファストレーン"とし、幅は３.５ｍ以下であってよく、ガレージに隣接するレーンを"インナーレーン"とする。

第４３条３、第４４条２および第５７条に従いピットレーン終点に車両がいる場合を除き、車両への作業は、インナーレーンにおいてのみ行うことができる。しかしながら、他の車両がピットレーンを離れようとするのを妨害することになりそうな場合、ファストレーンでは一切の作業は実施できない。

34.5 ＦＩＡは、各競技参加者が作業を行うことができるガレージとピットレーンの中の場所を厳密に均等に割り当てし、これら指定された各ガレージエリアの範囲内に、フリー走行セッション、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決勝レース中にピットストップする場所１つを指定する。

34.6 ピットレーンでは車両のいかなる部分を持ち上げるための動力装置も一切使用できない。

34.7 ピットレーンでは、競技期間中８０㎞/hの速度制限が課される。ただし、この制限は、セーフティデリゲートの勧告を受けてレースディレクターが変更することができる。

ａ） フリー走行セッション、予選セッション、スプリントシュートアウト中にドライバーが制限速度を超過した競技参加者には、制限速度超過１㎞/hごとに１００ユーロ、最高１０００ユーロまでの罰金が科せられる。

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スピード違反をしたと疑われる場合、追加ペナルティを科すことができる。

ｃ）　スプリントセッション、または決勝レース中、スチュワードは制限速度を超過したドライバーに対し、第５４条３項ａ）、第５４条３項ｂ）、第５４条３項ｃ）、第５４条３項ｄ）のいずれかのペナルティを科することができる。

34.8　スタート進行中、いつであっても車両がグリッドから押し出されない限り、競技参加者指定のガレージエリアからピットレーン出口まで、車両を運転してのみ移動させることができる。

フリー走行セッション、予選セッション、スプリントシュートアウトのスタートあるいは再スタートの前にピットレーン出口に運転して移動された車両はすべて、ファストレーンに１列になって整列し、その他の車両を不当に遅らせることがない限り、そこに到着した順に出ていかなければならない。

34.9　第４３条２項および第４４条１項によって許可されるレコナイザンスラップを除き、ピットレーンからスプリントセッションまたは決勝レースをスタートすることを求められたドライバーはすべて、フォーメーションラップ開始予定時刻前にピットレーン出口が閉鎖されるまで競技参加者指定のガレージから運転して出ることはできず、ファストレーン内のライン内側に停止しなければならない。

この場合、ファストレーン内での作業はフォーメーションラップの開始後９０秒以内に終了する間については認められるが、その後はすべての人員と機材がファストレーンから出されなければならない。そのような作業は以下に限られる：

ａ）　エンジンを始動させること、および直接的に関係する準備作業。

ｂ）　許された冷却および加熱装置の取り付けおよび取り外し作業。

ｃ）　ドライバーの居住性のための変更。

ｄ）　ホイールおよびタイヤ交換。

車両がピットレーンから離れる許可が出た場合は、第４３条３項および第４４条２項により確立された順番で離れなければならない。ただし、不当に遅れた車両がある場合はその限りではない。ドライバーは常に、マーシャルの指示に従わなければならない。

34.10　車両がピットストップ位置を離れる際、タイヤゴムをぬぐって乾かす、あるいは掃き掃除する、または横たえること以外、競技参加者がピットレーン路面のグリップ力を高める試みを行うことは、問題が明らかに確認され、その解決策がセーフティデリゲートにより合意されている場合を除き、実施することはできない。

34.11　競技参加者は、ピットレーンのいかなる部分にも線を塗装して引いてはならない。

34.12　上記第３４条９項に詳述されているとき以外は、ファストレーンにはいかなる器材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ることが許されるのは、ピット作業の直前からであり、ピット作業が終了次第、退去しなければならない。

予選セッション、スプリントシュートアウト、あるいはスプリントセッションまたは決勝レースのピットストップ中に、その車両のピットストップ位置にある車両に、ピットレーンで車両に作業を行うすべてのチーム員は、ＥＣＥ２２.０５－ヨーロッパモーターサイクルロードヘルメット、ＤＯＴ－ＵＳＡモーターサイクルロードヘルメット、あるいはＪＩＳ　Ｔ８１３３：２０１５乗車用２種－ＪＰＮ保護ヘルメットの要件に適合した、あるいはそれを上回るヘルメットを身に着けていなければならない。適切な保護眼鏡（ゴーグル）の使用が義務付けられる。

34.14 本第３４条１４に詳述されているすべての場合において、車両は、指定されたガレージエリアから運転して走り出したとき（ガレージから出るとき）、またはピットストップ後にそのピットストップ位置を完全に離れた後に、出されたものとみなされる。

ａ） ピットレーンに居る人員、またはその他ドライバーを危険にさらす可能性のある方法で、ガレージから、またはピットストップ位置から車両を出してはならない。

ｂ） 競技参加者は、車両を出す時に上方および前方から見て、両方ともに明らかに安全を確保する方法を取らなければならない。

ｃ） フリー走行または予選セッションもしくはスプリントシュートアウト中、車両が安全ではない条件下で出されたとみなされた場合には競技審査委員会は当該ドライバーを適切と判断する数だけグリッド位置を下げる処置をとることができる。このようなペナルティは、スプリントシュートアウト中での違反を除き、決勝レースに適用される。スプリントシュートアウト中での違反はスプリントセッションに適用される。

ｄ） スプリントセッションまたは決勝レース中、車両が安全ではない条件下で出されたとみなされた場合には、当該ドライバーは第５４条３項ｄ）に基づくペナルティを受ける。しかし、安全でない状態でクルマが出された結果、ドライバーがスプリントセッションまたは決勝レースからリタイアした場合、競技参加者には罰金が科せられる可能性がある。

ｅ） 競技審査委員会の判断で、安全でない状態で出されたことを知りながら運転を続行するドライバーには、追加のペナルティが課される。

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で、スプリントセッションまたは決勝レース中にピット入口を閉鎖することを求めることができる。

ａ） そのような時、ドライバーは、車両に必須であり明らかに修理を実施するためにのみ、ピットレーンに進入することができる。

ｂ） 競技審査委員会の意見で、ピットレーンが閉鎖されている間にその他一切の理由でそこへ立ち入った一切のドライバーには、第５４条３項ｄ）のペナルティが課される。

３５）ウェイング

35.1 すべてのフリー走行セッションの終了後あるいは予選セッションまたはスプリントシュートアウト中、次のとおり車両重量の検査を行う。

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

ｂ） 停止の要請がされたときに停止せず、その後ＦＩＡガレージに戻されず、あるいはＦＩＡガレージに戻る前に車両に作業がなされた場合は、当該ドライバーは競技審査委員会に報告される。

ｃ） 各ドライバーは、彼らが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後のパートが終わった時点で、テクニカルデリゲートによって重量計測を行わなければならない。

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時、Ｑ３（またはＳＱ３）に参加したすべての車両が重量測定を受ける。ドライバーが車両の重量測定前に車両から離れたい場合は、後で車両重量にドライバー自身の重量を加算することができるよう、テクニカルデリゲートに自身の体重測定を依頼しなければならない。

ｅ） 予選セッションまたはスプリントシュートアウト中、車両が走路上で停止しドライバーが車両から離れている場合には、ピットレーンへ戻った後、直ちにＦＩＡガレージへ行きドライバー自身の体

重を確定しておかなければならない。

35.2 スプリントセッションまたは決勝レース終了後、順位認定されたすべての車両は、重量測定を受ける場合がある。ドライバーが車両の重量測定前に車両から離れたい場合は、後で車両重量にドライバー自身の重量を加算することができるよう、テクニカルデリゲートに自身の体重測定を依頼しなければならない。

35.3 第３５条１項あるいは第３５条２項に従う計量時に技術規則第４条１項に規定された重量を下回った場合は、当該車両はその競技会から失格となる場合がある。ただし、その計量結果における重量不足が、車両部品の偶発的損失によるものである場合を除く。

35.4 重量測定に選出された後、スプリントセッションまたは決勝レース終了後、または測定中、いかなる物質も車両に加えたり、置いたり、または車両から取り外してはならない（車検委員が役務の権限内で行う作業の場合を除く）。

35.5 これら重量測定に関わる規則に違反した場合、競技審査委員会は当該ドライバーに適切と判断するだけグリッド位置を下げるか、あるいはスプリントセッションまたは決勝レース失格とする場合がある。

３６）燃料補給

36.1 燃料補給は競技参加者指定のガレージでのみ実施できる。

36.2 第４３条２項または第４４条１項に従い許されているレコナイザンスラップを行うためにピットレーンを離れた後、第５９条１項に従いセッション終了の合図が出されるまで、車両に燃料を追加することも取り除くこともできない。

36.3 いかなる車両も、０.８リットル／秒を超える流速で給油も、また燃料を除去することもできない。

36.4 ドライバーは給油中、自己の車両内に留まることができる。ただし、エンジンを停止させなければならない。

36.5 すべての給油あるいは燃料を扱う作業の間：

ａ） 担当要員は、ＦＩＡ基準８８６７－２０１６、ＦＩＡ基準８８５６－２０００あるいはＦＩＡ基準８８５６－２０１８のいずれかに合致する外衣類を着用していなければならない。

ｂ） 適切な容量のある、適した消火器を持った１名の補助要員が配備されなければならない。その要員はＦＩＡ基準８８６７－２０１６、ＦＩＡ基準８８５６－２０００あるいはＦＩＡ基準８８５６－２０１８のいずれかに合致する外衣類を着用していなければならない。

ｃ） すべての車両、給油器材および容器は、必要である場合には、適切にアースされていなければならない。

ｄ） 燃料の移し替えに使用される動力付きポンプ装置は、ノンラッチ型スイッチによって操作されるか、操作員が離れた場合に自動的に止まらなければならない。

３７）フリー走行および予選

37.1 フリーおよび予選セッションに少なくとも１回も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決勝レースでスタートすることはできない。

37.2 すべてのフリーおよび予選セッション中は、すべてピットレーン出口でグリーンライトおよび赤ライトが点灯される。車両は、グリーンライトが点灯している時のみピットレーンを離れることができる。さらに走路上の車両が接近してくる場合には、青旗および／あるいは青色の点滅灯がピット出口で示され、ピッ

トレーンを離れるドライバーに警告を与える。

37.3 各走行日の最終走行セッション終了後、スプリントセッション後（予定される場合に）、および決勝日にレコニザンスラップ走行を行う車両を出すためにピットレーン出口が開かれる１時間以上前にのみ、競技以外の目的でサーキットを使用することができる。ただし、競技以外のことを行うことについて、ＦＩＡの書面による許可がある場合にはその限りではない。

37.4 フリー走行、予選セッションまたはスプリントシュートアウト中に運転違反があった場合は、競技審査委員会は当該ドライバーのラップタイム（含複数）を削除、あるいはグリッド位置を適切と判断する数だけ下げることができる。

ａ） ドライバーが運転違反をしたことが完全に明白でないならば、そのような事件について、通常当該セッション終了後に調査が実施される。

ｂ） このようなグリッド位置ペナルティは、スプリントシュートアウト中での違反を除き、決勝レースに適用される。スプリントシュートアウト中での違反はスプリントセッションに適用される。

ｃ） 適切な場合には、第１８条１項の規定も考慮される。

37.5 フリー走行、予選セッションまたはスプリントシュートアウトに参加した際、サーキットで不必要な停車をした、あるいは他のドライバーの妨げとなる不必要な行為を行ったと競技審査委員会に判断されたドライバーはすべて、第３７条４項にあるペナルティが科せられる。

37.6 事故によってサーキットが閉鎖されたり、天候またはその他の理由で競技の継続が危険となったため、フリー走行、予選セッションまたはスプリントシュートアウトを中断する必要が生じた場合、競技長は赤旗をすべてのマーシャルポストで表示することを命じ、中断ライトをライン上において表示することを命ずる。

ａ） 中断の合図が出された場合は、すべての車両は直ちに減速してピットレーンにゆっくり戻らなればならない。「"RED FLAG"（赤旗）」メッセージが公式メッセージ送信システムに表示されてからピットレーンに入る際に各車両が第１セーフティカーラインを横断するまでの間、ドライバーがスピードを十分に低下させるためには、ドライバーは マーシャリングセクターごとに最低１回（マーシャリングセクターは、ＦＩＡライトパネルのそれぞれの間の走路区間と定義される）、ＦＩＡＥＣＵが設定する最小時間を上回って走行しなければならない。

ｂ） 走路上に放置されたすべての車両は、安全な場所へ移動される。

ｃ） 各フリー走行、各予選セッション（Ｑ１、Ｑ２、Ｑ３）、または各スプリントシュートアウト（ＳＱ１、ＳＱ２、ＳＱ３）終了時点に、すべてのドライバーは２度以上ラインを通過することはできない。

37.7 競技長は走路をクリアすることや車両を回収するために必要と判断した場合には、何回でも、必要な時間だけ走行セッションを中断させることができる。しかしながら、予選セッションまたはスプリントシュートアウト中に限り、中断の結果としてセッションは延長される。

ａ） １回もしくは数回の走行セッションがこのように中断され、その結果、決勝レースまたはスプリントセッションのスタートを認められるドライバーの資格に影響を及ぼしたとしても、それに対する抗議は受け付けられない。

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各競技では：

ａ） 走行初日には、１時間のフリー走行セッション（Ｐ１）が実施される。

38.2 スプリントセッションが予定されていない各競技では：

a） ２回のフリー走行セッション（Ｐ１およびＰ２）は、それぞれ１時間で、２時間以上３時間未満の間隔で、走路上での走行初日に行われる。

b） Ｐ２終了後１８時間以内に開始される、さらに１時間のフリー走行セッション（Ｐ３）が、走路での走行２日目に実施される。

c） 第３０条１項ａ）iii）に基づき、追加仕様のタイヤが評価のために提供された場合（あるいはこれが予定され、その後延期あるいはキャンセルされた場合）、フリー走行セッションＰ２の時間は１時間半に延長される。この場合、フリー走行セッションＰ３はＰ２終了から１７．５時間以上経過した後に開始される。

３９）予選セッションおよびスプリントシュートアウト

39.1 決勝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）のスターティング グリッドは、それぞれ以下のプラクティスセッションの結果によって決定される。

a） 予選セッション。このセッションは以下の時間に行われる：

i. スプリントセッションが予定されている競技の場合、走路上での走行初日に行われ、Ｐ１終了後２時間半以上３時間半以内に開始される。

ii. スプリントセッションが予定されていない競技の場合、走路上での走行２日目に行われ、Ｐ３終了後２時間以上３時間以内に開始される。

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の場合、走路上での走行２日目に行われ、スプリントセッション開始予定時刻の４時間半以上前で予選開始予定時刻から少なくとも１９時間後に開始される。

39.2 予選セッションは次のように行われる：

a） 最初の１８分のセッション（Ｑ１）に、全車両は走路上に出ることが許され、このピリオドの終了時点で、最も遅い５台の車両がその後のすべてのセッションに参加することを禁じられる。

次に、残った１５台の車両が達成したラップタイムは消去される。

b） ７分間の休憩の後に、１５分間のセッション（Ｑ２）が再開され、残った１５台の車両は走路上に出ることが許される。このピリオドの終了時点で、最も遅い５台の車両がその後のすべてのセッションに参加することを禁じられる。

次に、残った１０台の車両が達成したラップタイムは消去される。

c） ８分間の休憩の後に、１２分間のセッション（Ｑ３）が再開され、残った１０台の車両は走路上へ出ることが許される。

39.3 スプリントシュートアウトは次のように行われる：

a） 最初の１２分のセッション（ＳＱ１）に、全車両は走路上に出ることが許され、このピリオドの終了時点で、最も遅い５台の車両がその後のすべてのセッションに参加することを禁じられる。

次に、残った１５台の車両が達成したラップタイムは消去される。

b）　７分間の休憩の後に、１０分間のセッション（ＳＱ２）が再開され、残った１５台の車両は走路上に出ることが許される。このピリオドの終了時点で、最も遅い５台の車両がその後のすべてのセッションに参加することを禁じられる。

次に、残った１０台の車両が達成したラップタイムは消去される。

c）　７分間の休憩の後に、８分間のセッション（Ｑ３）が再開され、残った１０台の車両は走路上へ出ることが許される。

39.4　予選セッションまたはスプリントシュートアウトの順位認定は、第３９条２項および第３９条３項に従って、以下の方法で決定される：

a）　順位認定されたドライバーは、以下の順序にしたがって順位が決定される：

i）　上位１０ポジションは、Ｑ３またはＳＱ３に参加したドライバーに割り当てられ、各ドライバーのＱ３またはＳＱ３でのベストタイム順に従い配置され、最速が第１位となる。

ii）　その次の５ポジションは、Ｑ２またはＳＱ２で敗退したドライバーに割り当てられ、各ドライバーのＱ２またはＳＱ２でのベストタイム順に従い配置され、最速が第１１位となる。

iii）その次の５ポジションは、Ｑ１またはＳＱ１で敗退したドライバーに割り当てられ、各ドライバーのベストタイム順に従い配置され、最速が第１６位となる。

iv）　Ｑ１、Ｑ２またはＱ３、もしくはＳＱ１、ＳＱ２またはＳＱ３において、２名以上のドライバーが同タイムを記録した場合、先に記録したドライバーを優先する。

v）　Ｑ２またはＱ３、もしくはＳＱ２またはＳＱ３で複数のドライバーがタイムを出せなかった場合、以下の順序で順位が決定される：

－　フライングラップを開始し、予選タイムを出そうとしたドライバー。

－　フライングラップを開始することができなかったドライバー。

－　期間中にピットを離れられなかったドライバー。

b）　以下の場合、ドライバーは「順位認定なし」とみなされる：

i）　Ｑ１またはＳＱ１で敗退し、セッションのベストラップがそのセッションで達成された最速タイムの１０７％を超えた場合（ただし、レースディレクターがコースがウェットであると宣言した場合を除く）。

ii）　Ｑ１またはＳＱ１でタイムを出せなかった場合、またはすべてのラップが削除された場合。

iii）予選セッションまたはスプリントシュートアウトで競技審査委員会により失格とされた場合。

当該ドライバーの相対的な認定順位は、以下のように決定される：

－ i）またはii）の条件により順位認定されなかったドライバーは、Ｐ３（スプリントセッションが予定されている場合はＰ１）において認定された順序に従って上位に配置される。

－　iii）の条件により順位認定されなかったドライバーは、Ｐ３（スプリントセッションが予定されている場合はＰ１）において認定された順序に従って下位に配置される。

順位認定されていないドライバーの残りの競技への参加は、例外的に以下のようなパラメータを考慮することができる競技審査委員会によって、それぞれのケースで決定される：

－ 他のプラクティスセッションで適切なラップタイムを記録していること。

－ 過去の選手権競技でのドライバーの標準パフォーマンス

－ ドライバーの資格を喪失させる原因となった違反の重大性。

39.5 第３９条２項および第３９条３項に詳述される手順は、競技に公式に参加資格のある台数が２０台の場合を想定したものである。２２台エントリーの場合には６台の有資格車両がＱ１、Ｑ２、ＳＱ１およびＳＱ２の終了後に除かれ、２４台エントリーの場合には７台の有資格車両がＱ１、Ｑ２、ＳＱ１およびＳＱ２の終了後に除かれる、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取り除く車両台数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、車両を走路上に停止したドライバーは、そのセッションのそれ以降に参加することは認められない。

39.7 予選セッションまたはスプリントシュートアウト終了時点で各ドライバーが達成したタイムが正式発表される。

39.8 技術規則に定義されている補助オイルタンク（ＡＯＴ）は、すべての予選セッションまたはスプリントシュートアウト中、空にしておかなければならない。

４０）スプリント前および決勝レース前のパークフェルメ

40.1 各競技参加者は、予選セッション中に競技参加者の両方の車両それぞれが最初にピットレーンを離れる前に、当該車両についてのサスペンション・セットアップシートをテクニカルデリゲートに提出しなければならない。

40.2 各車両は、予選セッション中、レコニザンスラップ中に最初にピットレーンを出た時より、レースのスタートまで、パークフェルメにあるものとみなされる。予選セッション中にピットレーンを出られなかった車両はすべて、Ｑ１終了時点でパークフェルメにいるものとみなされる。

この時間の間、車両が下記第４０条６項に従って夜間封印されている時を除き、以下の作業を行うことができる：

ａ） ブレーキ

i） ブレーキ摩擦材を取り外し、測定し、光沢部を除去し、再取り付けすることができる。

ii） ブレーキシステムから液体を排出させることができる。

ｂ） ボディーワーク

i） フロントウイングの空力セットアップは、既存の部品を使用して調整することができる。部品の追加、取り外し、あるいは変更は一切されてはならない。

ii） ボディーワーク（ラジエターを除く）を取り外すこと。

iii） フロントとリアのウイングアセンブリは、ＮＤＴ法を使用して検査できるが、分解をしないことを条件とする。

iv） ボディーワークの外見上の変更およびテープの追加。

v） 車両のすべての部分の清掃。

vi） ボディーワーク固定具（消耗品ファスナー）は交換可能。

vii）あらゆるボディーワーク構成部品は、損傷部が継ぎ当て、接着、または固定されている箇所で修理できる。このような修理は、ボディーワークジオメトリの偶発的を超える変更を引き起こしてはならず、交換用の構成部品や副構成部品を使用することはできない。

c） 気象条件 － テクニカルデリゲートが車両の仕様を天候条件の変化によって変更することを納得する場合、「"CHANGE IN CLIMATIC CONDITIONS"（気象条件の変化）」の告示が（公式メッセージ送信システム経由で）、すべての競技参加者に送信される。その時点以降、以下について変更を行うことができる：

i） 技術規則第３条１３項３および第３条１３項４に明記された構成部品。

ii） 技術規則付則１のＲＶ－ＢＯＤＹ－ＲＥＡＲおよび／またはＲＶ－ＲＢＷ－ＥＣの基準容積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）冷却システムの液体部分内のバイパスバルブ設定または流量リストリクターもまた調整できるが、パワーユニットおよび／またはギアボックス冷却の調整のみを目的とする。

iv） ピトー管は覆うことも覆わないこともできる。

d） ドライバーの居住性

i） ドライバーの居住性を改善する変更。この場合の変更は、ミラー、座席ベルトとペダルの調整以外のことは、テクニカルデリゲートの特別な許可をもってのみ行うことができる。

ii） 大気温度が大幅に変わった場合、競技参加者は（公式メッセージ送信システムを経由し）技術規則第１２条６項１に要求される頭部保護パッドの変更が要求される。

iii）パッド（または類似材質）の追加あるいは除去も認められるが、監督下でのみ実施することができ、テクニカルデリゲートの要請があれば、除去はレース後重量計測手順開始前に行われなければならない。

e） 電子装置

i） 車載カメラ、マーシャリング システム構成部品、タイミング トランスポンダーおよび関連機器は、取り外し、再取り付け、または検査することができる。

ii） ジャンプバッテリーを接続することができ、車両への物理的な接続を介して車載電気ユニットに自由にアクセスできる。

iii）ＥＲＳエネルギー貯蔵装置の充電および／または放電。

iv） 電子構成部品の修理（例：コネクタピンの損傷、熱収縮を伴う配線器、保護スリーブ、筐体の接着）。

f） 流体類

i） 燃料は排出または追加できる。

ii） 圧縮ガスは排出または追加できる。

iii）許可されたブリーザー、加熱または冷却装置を取り付けることができる。

iv) 液体は排出および／または補充できるが、補充に使用される液体は元の液体と同じ仕様に準拠していなければならない。

v) ドライバーの飲料用液体はいつでも追加できるが、そのような液体類の容器は１.５リットルを超えてはならない。

g） 以下のいずれかに定義される正真の事故による破損を修理すること：

i） バリアとの接触により受けた損傷。

ii） 走路上で他の車両との接触により受けた損傷。

iii）走路を外れたことによる損傷で、ラップタイムを大幅にロスすることにもなった場合、またはレースディレクターによりラップタイムが削除された場合。

h） パワートレイン

i） エンジンを始動できる。

ii） エンジンの内部検査とシリンダーの圧縮チェックを行うために、点火プラグを取り外すことができる。

i） タイヤ

i） ホイール、ホイール留め具、およびタイヤは取り外し、交換、または再バランスすることができる。

ii） タイヤの空気圧は調整できる。

j） テクニカルデリゲートが必要とする作業

40.3 第４０条２項で特に許される作業を行うために、車両から取り外されたすべての部品あるいは必須の安全検査を実施するために取り除かれたすべての部品は、車両の近くに置かれ、常に当該車両の担当車検員が見えるようになっていなければならない。さらに、そのような作業を行うために、車両から取り外されたすべての部品は、当該車両がピットレーンを離れる前に再度取り付けられなければならない。

第４０条２項に挙げられていない作業については、当該競技参加者が書面による要請を行い、テクニカルデリゲートの承認を得られる場合にのみ着手することができる。競技参加者が装着を望むすべての交換部品は、設計がオリジナルと同一であり、集合体として、慣性および機能がオリジナルと類似していることが明らかでなければならない。取り外された部品は、すべてＦＩＡにより保持される。

競技参加者がサバイバルセルの変更の許可を受けた場合、要請時にスペア・サバイバルセルに既にこれらの追加部品が装着されていることを条件に、第２７条２項に詳述されている追加部品のいずれかを変更することも可能である。

競技参加者が予選セッションまたはスプリントシュートアウト中、スプリントセッション開始前のグリッド上、およびレコニザンス周回中、および／あるいは決勝スタート前のグリッド上で、部品交換を希望する場合には、テクニカルデリゲートにまず許可を求めることなく交換作業を行うことができる。ただし、当該競技参加者にとって、許可を求める時間があるならば許可が得られることを確実にするのが適切であり、破損あるいは損傷したパーツが当該車両担当の車検員に常に完全に視認できる状態であることを条件とする。

40.4 例外的に、スプリントセッションが予定されている各競技では、第４０条２項の規定に加えて、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、以下の条件も適用される：

ａ）　以下の項目は、同じ仕様の部品と交換することができる。

i)　ブレーキ摩耗材質および関連のパラメータ

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 に基づいて行われた設計の異なる交換部品の要求は、競技参加者が部品の不足を証明でき、交換部品が予選セッションまたは決勝レースで以前に使用された仕様のものであることを条件として承認の対象となる。この場合、競技参加者はスプリントセッションの開始前に書面でＦＩＡにその必要性を知らせなければならない。

40.5　各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点で、ＦＩＡはさらに検査を実施する特定の車両を選択する。選ばれたことが伝えられたなら、当該競技参加者は車両を直ちにパークフェルメへ移動しなければならない。

40.6　予選セッションおよびスプリントセッション（予定される場合）両方の終了後２時間以内に、その各セッションに使用された（あるいは使用されようとしていたがピットレーンを出ることができなかった）すべての車両は、翌日まで安全に保たれることを確実にするため、覆いをかけられ、ＦＩＡの封印実施に備えなければならない。マーケティング目的のため、この期限はテクニカルデリゲートに事前に書面による合意をもって、各競技参加者の車両１台について最大２時間延長できる。車両がひと晩カバーで覆われている間、暖めておくための装置を取り付けることができる。

40.7　スプリントセッションが予定されている各競技では、スプリントシュートアウト開始の３時間前に封印とカバーを取り外すことができるが、レース開始まで車両はパルクフェルメ条件が適用される。

40.8　フォーメーションラップの開始５時間前に、封印およびカバーを外すことが認められるが、車両にはレースのスタートまでパークフェルメ条件が適用される。

40.9　競技参加者はパークフェルメ条件下にある車両の一部を改造すること、あるいはサスペンションのセットアップの変更を行うことはできない。本条に違反した場合、当該ドライバーは、ピットレーンからスタートし、第４４条２項に記述された手順に従う。

上記のペナルティに加えて、スプリントセッションが予定されている各競技において、スプリントセッションのスタート前にパークフェルメ条件に違反した場合、当該ドライバーは、ピットレーンからスプリントセッションをスタートし、第４３条３項に記述された手順に従う。

決勝レース前のパークフェルメにて、車両のサスペンションシステムあるいは空力仕様（フロントウイングを除く）について、何らの変更も行われていないことを、車両検査委員が完全に納得できるよう、物理的査察によって、工具無しでは変更を行うことが不可能であることが明確でなければならない。

40.10　パークフェルメ条件が適用されている間の車両に、許されていない作業が行われないことを確実にする目的で、各車両につき１名の車両検査委員が割り当てられる。

40.11　テクニカルデリゲートの特別合意があれば車両がパークフェルメ条件下にある間でも取り替えることのできる部品のリストが決勝レース前に公開され、すべての競技参加者に配布される。

40.12　各オイルタンクに含まれるオイルの量は、主タンクを除き、決勝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）破棄

４２）スプリントまたは決勝レースのグリッド

42.1 決勝レースのグリッドは、第３９条２項に記述された予選セッションの結果、第３９条４項に規定された順位付け手順および第４２条３項に規定された手順に従って配置される。決勝レースに対し受けたペナルティが合算され、第４２条３項に規定された手順を使用し適用される。

42.2 スプリントセッションが予定されている場合、そのグリッドは、第３９条３項に記述されたスプリントシュートアウトの結果、第３９条４項に規定された順位付け手順および第４２条３項に規定された手順に従って配置される。スプリントセッションに対し受けたペナルティが合算され、第４２条３項に規定された手順を使用し適用される。

42.3 空きグリッドから始め、ドライバーには次の一連の手順でグリッド位置が配置される：

ａ） 累積グリッドペナルティが１５回以下の順位認定されたドライバーは、予選またはスプリントセッションの順位にグリッドペナルティの合計を加えたものに等しい暫定グリッド位置に配置される。２名以上のドライバーが暫定グリッド位置が同じとなった場合、相対的な順位は予選またはスプリントセッションの順位に従って決定され、最も遅いドライバーが割り当てられた暫定グリッド位置を維持し、他のドライバーは彼らのすぐ前の暫定グリッド位置を得る。

ｂ） ａ）に従ってペナルティを受けたドライバーに暫定グリッド位置が配置された後、ペナルティを受けていない順位認定されたドライバーには、予選またはスプリントセッションの順位順に空いているグリッド位置に配置される。

ｃ） ペナルティを受けていない順位認定されたドライバーにグリッド位置を割り当てた後、ａ）で定義されている暫定グリッド位置を持つペナルティを受けたドライバーは、空いているグリッド位置を埋めるために繰り上げられる。

ｄ） 累積グリッド位置ペナルティが１５を超えたドライバー、またはグリッド後方からスタートするペナルティを受けたドライバーは、他の順位認定されたドライバーの後ろからスタートする。それらの相対的な位置は、予選またはスプリントセッションの順位に従って決定される。

ｅ） 競技審査委員会によって参加が許可された順位認定されていないドライバーには、他のすべてのドライバーの後ろのグリッド位置に配置され、その相対的な位置は、第３９条４項ｂ）に従って決定される。

42.4 暫定スターティンググリッドが決勝レースのフォーメーションラップ開始予定時刻の最低４時間前までに発表され、またはスプリントセッションが予定されている場合、それはスプリントセッションのフォーメーションラップ開始予定時刻の２時間前までに発表される。いかなる理由であれ、車両がスタートできない（または、車両がスタートできないと信じる正当な理由がある）競技参加者はすべて、できるだけ早く、遅くとも決勝レースのフォーメーションラップ開始予定時刻の２時間半前までに競技審査委員会にその旨を通知しなければならず、またはスプリントセッションが予定されている場合、それはスプリントセッションのフォーメーションラップ開始予定時刻の１時間１５分前までに通知しなければならない。

ａ） １台以上の車両が取り消した場合、グリッドはそれに応じて詰められる。

ｂ） 最終スターティンググリッドは、決勝レースのフォーメーションラップ開始予定時刻の２時間前に発表され、またはスプリントセッションが予定されている場合、それはスプリントセッションのフォーメーションラップ開始予定時刻の１時間前までに発表される。

ｃ）　第４２条４項ｂ）に言及された時間後に取消し、またはスタートできない車両（複数含）のグリッド位置は、空きのままとなる。

42.5　グリッドは、１×１のスタッガードフォーメーションとし、グリッドの列は１６ｍごとに区切られる。

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開始手順は、スプリントセッションが予定されている競技でのみ使用される。

43.2　フォーメーションラップ開始予定時刻の３０分前にピット出口が開放され、ピットレーンからスプリントセッションをスタートする必要のある車両を含めたすべての車両は、１周のレコニザンスラップのためにピットレーンを離れることが認められる。

このラップの終了後、グリッドからスプリントセッションをスタートするすべての車両は、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。

この時、ピット出口に向かうすべてのドライバーは、一定の速度と一定のスロットルで進まなければならない。これはピットレーン全域に適用される。

レコニザンスラップを完了せず自力でグリッドに到着しない車両はすべて、グリッドからスプリントセッションをスタートすることは認められない。

43.3　フォーメーションラップ開始予定時刻の２７分前に、ピットレーン終点があと２分で閉鎖されることを示す警告合図が表示される。

フォーメーションラップ開始予定時刻の２５分前に、ピットレーン終点が閉鎖され、２回目の警告合図が出される。ピットレーンに残っている車両は、自力でピットレーン終点へ移動できることを条件に、ピットレーン終点からスタートすることができる。２台以上の車両が影響を受けた場合、予選順に整列しなければならない。ただし、５分前シグナル後にピットレーン終点に到着した車両はすべて、すでにピット出口に並んでいるすべての車両の後方からスタートしなければならない。

そのような車両はすべて、スタート後すべての車両がピットレーン終点を最初に通過した時点で、スプリントセッションに合流することができる。

43.4　スタートの接近は、フォーメーションラップの開始１０分前、５分前、３分前、１分前、および１５秒前に、警告音を伴うシグナルによりアナウンスされる。

１０分前のシグナルが表示されたら、ドライバー、オフィシャル、チーム技術スタッフ以外の者はすべて、グリッドから退出しなければならない。

43.5　５分前シグナルが提示された時、グリッド上のすべての車両とピットレーンのファストレーンにいる車両すべては：

ａ）　ホイールを装着していなければならない。および、

ｂ）　タイヤ加熱ブランケットは、この時点で一切の電源から切り離さなければならず、スタート手順中、遅延スタートシグナルが表示されない限り、再接続してはならない。および、

ｃ）　チーム関係者と機材台車は、グリッドから離れ始めなければならない。

５分前シグナル時点で、すべてのホイールが完全に装着されていなかったドライバーはすべて、第５４条３項ｄ）に従ったペナルティが課される。

このシグナルの後のホイールの取り外しは、ピットレーンのインナーレーンでのみ行うことができる。

43.6 ３分前シグナルが提示された時、各競技参加者のチーム人員は１６名を超えてグリッド上にいることはできない。

43.7 １分前シグナルが提示されたら、エンジンを始動させ、すべてのチーム人員は１５秒前シグナルが提示される前にすべての機材を持ってグリッドから退去しなければならない。

ａ） １５秒前シグナルが提示された後で、グリッド上にていかなるチーム員が車両に触れている場合、あるいはチーム器材が車両につなげられている場合、当該車両のドライバーは第４３条３項に明記されているように、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プリントセッションをスタートできなかったドライバーには第５４条３項ｄ）に従いペナルティが課される。

ｂ） １５秒前シグナルが提示された後で援助が必要となったドライバーはすべて、腕を上げて知らせなければならず、グリッドを離れることのできる残りの車両が出発した後に、マーシャルはピットレーンにその車両を押し戻すよう指示される。

上述のいずれの場合も、イエローフラッグを持ったマーシャルが当該車両のそばに立ち、後方のドライバーに警告を与える。

43.8 グリーンライトが点灯されたら、グリッド上にいるすべての車両は、ポールポジションの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。

グリッドを離れる際すべてのドライバーは、ポールポジションの位置を通過するまで、ピットレーンの速度制限を遵守しなければならない。

マーシャルはグリッドを離れることのできた車両が出発した後、直ちにグリッドに残っている車両すべてを最短経路を通ってピットレーンに押し戻すよう指示を受ける。グリッドから押し出され始めたドライバーはすべて、車両をスタートさせようと試みることはできず、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はスタート練習をすることが禁止され、フォーメーションは可能な限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、遅れてしまった車両があり、その後方の車両がその車両を追い越さないと隊列の残りを不当に遅らせることになっ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ポジションを取り戻す場合においてのみ追い越しが許される。このようにして遅れたドライバーで、第１セーフティカーラインに到達する前に自己の当初のスタート順を取り戻すことができないドライバーは、ピットレーンに進入し、第４３条３項に規定されたとおりにピットレーン終点よりスタートしなければならない。

ピットレーンに進入することができなかったドライバーが、第１セーフティカーラインに到達する前に当初のスタート順を取り戻せていなかった場合、当該ドライバーには第５４条３項（ｄ）に従いペナルティが課される。

43.11 車両がフォーメーションラップ終了後あるいは複数ラップ後、スターティンググリッドに戻ったら、それぞれのスターティンググリッドにエンジンをかけたまま停車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り合図が出される。

ｂ） 一旦すべての車両が停止すると、５秒前のライトが点灯し、４秒前、３秒前、２秒前、１秒前とライトが続く。１秒前ライトが点灯した後の直後、すべての赤ランプが消えるとスプリントセッションスタートとなる。

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

ａ） グリッドに並んだマーシャルが黄旗を振って、グリッドに車両が止まっていることをドライバーに知らせる。

ｂ） 当該車両を最短距離でピットレーンに押し込むのはマーシャルの義務である。グリッドから押し出され始めたドライバーは、車両をスタートさせようとしてはならない。

ｃ） ピットレーンに入った車両は、チームのスタッフが始動を試みることができ、成功すればドライバーはスプリントセッションに再び参加することができる。ドライバーとメカニックは、このような処置の間、常にマーシャルの指示に従わなければならない。

43.13 スプリントセッションスタートの間、セーフティデリゲートに特に許可を得ていない限り、ピットウォールは、第２６条１２項で認められるチーム員、オフィシャル、および消火マーシャル以外は一切立ち入り禁止とする。

４４）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分前にピット出口は開放され、ピットレーンから決勝レースをスタートする必要のある車両を含めたすべての車両は、１周のレコニザンスラップのためにピットレーンを離れることが認められる。

レコニザンスラップを２周以上行うことを希望するドライバーは、各ラップとラップの間にピットレーンを十分減速しながら通過しなければならない。レコニザンスラップ中にピットにストップしたドライバーの車両は、当該ドライバーのガレージから出た場合にのみ走路に復帰でき、ピットストップ位置からはそれを行うことはできない。

これらの周回後、グリッドから決勝レースをスタートするすべての車両は、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。

この時、ピット出口に向かうすべてのドライバーは、一定の速度と一定のスロットルで進まなければならない。これは、ドライバーが自己のガレージからピット出口へ進もうとしている、あるいはレコニザンスラップの間でピットレーンを通過する場合のいずれであっても、ピットレーン全域に適用される。

レコニザンスラップを完了せず自力でグリッドに到着しない車両はすべて、グリッドから決勝レースをスタートすることは認められない。

44.2 フォーメーションラップ開始予定時刻の４２分前に、ピットレーン終点があと２分で閉鎖されることを示す警告合図が表示される。

フォーメーションラップ開始予定時刻の４０分前に、ピットレーン終点が閉鎖され、２回目の警告合図が出される。この時点でピットレーンに残っている車両は、自力でピットレーン終点に移動できることを条件に、ピットレーン終点からスタートできる。２台以上の車両がピットスタートとなった場合には、予選順に整列しなければならない。ただし、５分前シグナル後にピットレーン終点に到着した車両はすべて、すでにピット出口に並んでいるすべての車両の後方からスタートしなければならない。

そのような車両はすべて、スタート後すべての車両がピットレーン終点を最初に通過した時点で、決勝レースに合流することができる。

44.3 スタートの接近は、フォーメーションラップの開始１０分前、５分前、３分前、１分前、および１５秒前に、警告音を伴うシグナルによりアナウンスされる。

１０分前シグナルが提示されたら、ドライバー、オフィシャル、チームの技術スタッフ以外の者はすべて、

グリッドから退出しなければならない。

44.4 ５分前シグナルが提示された時、グリッド上のすべての車両とピットレーンのファストレーンにいる車両すべては：

ａ） ホイールを装着していなければならない。および、

ｂ） タイヤ加熱ブランケットは、この時点で一切の電源から切り離さなければならず、スタート手順中、遅延スタートシグナルが表示されない限り、再接続してはならない。および、

ｃ） チーム関係者と機材台車は、グリッドから離れ始めなければならない。

５分前シグナル時点で、すべてのホイールが完全に装着されていなかったドライバーはすべて、第５４条３項ｄ）に従ったペナルティが課される。

このシグナル後のホイールの取り外しは、ピットレーンのインナーレーンでのみ行うことができる。

44.5 ３分前シグナルが提示された時、各競技参加者のチーム人員は１６名を超えてグリッド上にいることはできない。

44.6 １分前シグナルが提示されたら、エンジンを始動させ、すべてのチーム人員は１５秒前シグナルが提示される前にすべての機材を持ってグリッドから退去しなければならない。

１５秒前シグナルが提示された後で、グリッド上にていかなるチーム員が車両に触れている場合、あるいはチーム器材が車両につなげられている場合、当該車両のドライバーは第４４条２項に明記されているように、ピットレーンから決勝レースをスタートしなければならない。ピットレーンから決勝レースをスタートできなかったドライバーには第５４条３項ｄ）に従いペナルティが課される。

１５秒前シグナルが提示された後で援助が必要となったドライバーはすべて、腕を上げて知らせなければならず、グリッドを離れることのできる残りの車両が出発した後に、マーシャルはピットレーンにその車両を押し戻すよう指示される。

上述のいずれの場合も、イエローフラッグを持ったマーシャルが当該車両のそばに立ち、後方のドライバーに警告を与える。

44.7 グリーンライトが点灯されたら、グリッド上にいるすべての車両は、ポールポジションの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。

グリッドを離れる際すべてのドライバーは、ポールポジションの位置を通過するまで、ピットレーンの速度制限を遵守しなければならない。

マーシャルはグリッドを離れることのできた車両が出発した後、直ちにグリッドに残っている車両すべてを最短経路を通ってピットレーンに押し戻すよう指示を受ける。グリッドから押し出され始めたドライバーはすべて、車両をスタートさせようと試みることはできず、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はスタート練習をすることが禁止され、フォーメーションは可能な限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、遅れてしまった車両があり、その後方の車両がその車両を追い越さないと隊列の残りを不当に遅らせることになっ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ポジションを取り戻す場合においてのみ追い越しが許される。このようにして遅れたドライバーで、第１セーフティカーラインに到達する前に自己の当初のスタート順を取り戻すことができないドライバーは、ピットレーンに進入し、第４４条２項に規定されたとおりにピットレーン終点よりスタートしなければならない。

ピットレーンに進入することができなかったドライバーが、第１セーフティカーラインに到達する前に当初のスタート順を取り戻せていなかった場合、当該ドライバーには第５４条３項（ｄ）に従いペナルティが課される。

44.10 車両がフォーメーションラップ終了後あるいは複数ラップ後、スターティンググリッドに戻ったら、それぞれのスターティンググリッドにエンジンをかけたまま停車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り合図が出される。

ｂ） 一旦すべての車両が停止すると、５秒前のライトが点灯し、４秒前、３秒前、２秒前、１秒前とライトが続く。１秒前ライトが点灯した後の直後、すべての赤ランプが消えると決勝レーススタートとなる。

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

ａ） グリッドに並んだマーシャルが黄旗を振って、グリッドに車両が止まっていることをドライバーに知らせる。

ｂ） 当該車両を最短距離でピットレーンに押し込むのはマーシャルの義務である。グリッドから押し出され始めたドライバーは、車両をスタートさせようとしてはならない。

ｃ） ピットレーンに入った車両は、チームのスタッフが始動を試みることができ、成功すればドライバーはスプリントセッションに再び参加することができる。ドライバーとメカニックは、このような処置の間、常にマーシャルの指示に従わなければならない。

44.12 決勝レーススタートの間、セーフティデリゲートに特に許可を得ていない限り、ピットウォールは、第２６条１２項で認められるチーム員、オフィシャル、および消火マーシャル以外は一切立ち入り禁止とする。

４５）追加のフォーメーションラップ

45.1 フォーメーションラップ終了時スターティンググリッドに帰着後、問題が生じた場合は以下の手順を適用すること。

ａ） 正常にスタートすることができない可能性のある問題が生じた車両のドライバーは、直ちに両手を頭上に高く挙げ、その列担当のオフィシャルは、直ちにイエローフラッグを振動表示および／あるいは黄色のグリッドライトパネルを起動する。

ｂ） レースディレクターがスタートを中止させることを決定した場合、中断ライトのスイッチが入れられた後、２秒間グリーンライトが点灯され、「"EXTRA FORMATION LAP"（追加のフォーメーションラップ）」と表示されたボードが提示され、すべての競技参加者は公式メッセージ送信システムを使用して伝えられる。問題が発生した車両がピットレーンに移動されている間、追加となったフォーメーションラップを走行できる車両はそれを完了しなければならない。

ｃ） 追加のフォーメーションラップを完了するためにグリッドを離れた際に、すべてのドライバーは、ポールポジションの位置を通過するまで、ピットレーンの速度制限を遵守しなければならない。

ｄ） 競技参加者はその後、問題解決を試みることができ、解決することができたならば、その車両はピットレーン終点からスタートすることができる。

ｅ） このようにしてピットレーン終点からスタートする車両が２台以上ある場合、そのスタート順はピットレーン終点にたどりつくことができた順により決定される。

ｆ） この状況が発生するたびに、スプリントセッションまたは決勝レースは１ラップずつ短縮される。

g） ピットレーンからスプリントセッションまたは決勝レースをスタートする車両は、すべての車両がピットレーンの終点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合流することができる。そのような車両はすべて、追加のフォーメーションラップを完了することができるが、ピットレーンに進入し、スプリントセッションまたは決勝レースをピットレーン終点に到着した順でそこからスタートしなければならない。

45.2 スタートするのを遅延させる必要がある他の問題が生じた場合（第４６条参照）、ドライバーは上記第４５条１項に定める追加のフォーメーションラップを行うよう求められる。

a） スタートの中止の原因となり、次に追加のフォーメーションラップを行うことができるドライバーは、周回終了時点でピットレーンに進入し、スプリントセッションまたは決勝レースを第４３条３項または第４４条２項に定める通りにスタートしなければならない。

b） ピットレーンから決勝レースをスタートできなかったドライバーはすべて、第５４条３項ｄ）のペナルティが課される。

45.3 第４５条１項が適用され、スプリントセッションまたは決勝レースは、その手順が何度も繰り返されようと、その結果どれだけスプリントセッションまたは決勝レースが短縮されようとも、選手権の１戦とみなされる。

４６）スタート遅延

46.1 レースディレクターがスタートを中断することを決定し、フォーメーションラップが開始されていない場合、中断ライトが点灯し、「"DELAYED START"（スタート遅延）」と表示されたボードが提示される。スタート手順は１０分前の時点から再開される。

４７）スタート中断

47.1 フォーメーションラップがすでに開始されており、レースディレクターがスタートを遅らせることを決定した場合、中断ライトが点灯し、「"ABORTED START"（スタート中断）」と表示されたボードが提示され、すべての車両はグリッドへ戻り、公式メッセージ送信システムを使用し遅延が生じる可能性を通知される。スタート時刻が判明したら、スタート手順は５分前の時点から再開される。

このような遅延の間、タイヤ交換はグリッド上で認められないが、レースディレクターの判断により、スタートを遅らせることで各競技参加者にタイヤ交換の機会を与えることが望ましいとされた場合はこの限りではない。この場合、スタート手順は５分前の時点から再開される。

この状況が発生するたびに、スプリントセッションまたは決勝レースは１ラップずつ短縮される。

４８）誤ったスタート位置

48.1 以下を犯したと判定されるドライバーはすべて、第５３条３項ａ）、第５３条３項ｂ）あるいは第５３条３項ｃ）のいずれかのペナルティが課される：

a） スタートシグナルが与えられる前に動きだしたと、ＦＩＡが認可し提供した各車に取り付けられているトランスポンダーが判定した、あるいは；

b） スタートシグナルが与えられた後に、最初にグリッド位置から動いた瞬間をトランスポンダーが検出できないように、スタートグリッドに自分の車両を配置した、あるいは；

c） スタートシグナルの時に、ライン（前方と側面）の外側に、そのフロントタイヤの接地面の一部が

ある。

４９）セーフティカー先導によるフォーメーションラップ

49.1 予定時刻に走路の状態がレーススタートに適していないと判断される場合、フォーメーションラップをセーフティカーの先導によりスタートする場合がある。この場合、１０分前シグナルの時点でオレンジ色の灯火が点灯される。これは、セーフティカーの先導によりフォーメーションラップがスタートすること、および第３０条５項n）に規定されているウェット天候用タイヤの使用が義務付けられていることをドライバーに知らせる合図である。同時に公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者にこれが確認される。

49.2 グリーンライトが点灯したら、セーフティカーはグリッドを離れ、すべてのドライバーはグリッド順位に従い車両１０台分以内の車間距離で走行し、ポールポジションの位置を通過するまで、ピットレーンの速度制限を遵守しなければならない。セーフティカーはレースに適した状況となるまで介入を続ける。

49.3 ピットレーンからスプリントセッションまたは決勝レースをスタートする車両はすべて、全隊列がピットレーン終点を最初に通過し終えた後で、フォーメーションラップに合流することができる。そのような車両はすべて、このフォーメーションラップをすべて完了することができるが、セーフティカーがピットに戻った後にピットレーンに進入し、スプリントセッションまたは決勝レースをピットレーン終点に到着した順でそこからスタートしなければならない。

49.4 このフォーメーションラップ中にピットレーンに入ったそれ以外の車両は、走路に合流することはできるが、セーフティカーがピットに戻った後にピットレーンに進入し、スプリントセッションまたは決勝レースをピットレーン終点に到着した順でそこからスタートしなければならない。

49.5 セーフティカーのオレンジライトが消えてピットに戻る前にタイヤの仕様（含む複数）を変更したドライバーには、第５４条３項ｄ）のペナルティが課される。

49.6 セーフティカー先導で周回中、追い越しは、以下の状況でのみ許される：

ａ） グリッドを離れる際に遅れてしまった車両があり、その車両を追い越さないと、後続の車両が隊列の残りを不当に遅らせることになってしまう場合。あるいは、

ｂ） ピットレーンスタートとなる車両が２台以上あり、そのうちの１台が不当に遅れる場合。

ｃ） 明らかな問題により速度が低下した車がある場合、または

ｄ） セーフティカーの後ろでフォーメーションラップ中に車両が遅れた場合。

49.7 第４９条６に詳述されている何れの場合にも、ドライバーは元のスタート位置、あるいはフォーメーションラップがスタートしたときにピット出口に並んだ順序を取り戻す場合においてのみ追い越しが許される。

ａ） 第５１条１項に詳述されている「スタンディングスタート」では、第４９条６項に詳述されている何れかの場合に遅れた車両のドライバーは、当初のポジションを取り戻すために追い越しができるが、セーフティカーがピットに戻る周回で第１セーフティカーラインを通過する前にそうすることが条件となる。それができなかった場合、当該ドライバーは、ピットレーンに再進入しなければならず、全隊列がスプリントセッションまたは決勝レーススタート後ピットレーン終点を通過し終えた後でのみ、スプリントセッションまたは決勝レースに合流することができる。

セーフティカーがピットに戻る周回で第１セーフティカーラインに到達する前に当初のスタート順を取り戻すことができない場合に、ピットレーンに再進入しないドライバーには、第５４条３項ｄ）のペナルティが課される。

ｂ） 第５２条１項に詳述されているように、第４９条６項に詳述されている何れかの場合に遅れた車両

のドライバーは、「"ROLLING START"（ローリングスタート）」というメッセージが公式メッセージシステムによりすべての競技参加者に送信される前であれば、追い越しをして元のスタート順序を取り戻すことができる。それができなかった場合は、居る場所から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。

５０）スタート手順の中断

50.1 セーフティカー先導による１周以上のフォーメーションラップを行った後、走路の状態がスプリントセッションまたは決勝レースのスタートに適していないと判断された場合、公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者に「"START PROCEDURE SUSPENDED"（スタート手順一時中断）」のメッセージが送られ、全車セーフティカー後方でピットレーン進入しなければならない。その後、第５７条および第５８条１項から第５８条９項の手順に従わなければならず、第３０条５項n）に基づくウェット天候用タイヤの使用が義務付けられ、第５８条１２項に詳述されている「"ROLLING START"（ローリングスタート）」が行われる。レースは、第５８条８項に記載されているように、セーフティカーがピットレーンを離れた時点で開始される。

５１）スタンディングスタート

51.1 セーフティカーの後方で１周以上のフォーメーションラップを行った後、走路の状態がスプリントセッションまたは決勝レースをスタンディングスタートによりスタートするのに適していると判断された場合、公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者に「"STANDING START"（スタンディングスタート）」というメッセージが送られ、すべてのＦＩＡライトパネルに「ＳＳ」と表示され、セーフティカーのオレンジ色のライトが消される。これはセーフティカーがその周回が終了した時点でピットレーンに入ることの競技参加者およびドライバーへの合図となる。

この時点でセーフティカー後方に位置する先頭車両が走行ペースを決めることができ、必要であればセーフティカーとの車間距離を車両１０台分以上としても構わない。

セーフティカーが一旦ピットレーンに入ったならば、ピットレーンからスタートを求められる車両を除くすべての車両はグリッドに戻ることができ、各自のグリッド位置につき、関連する場合は第４３条１１項、第４３条１２項および第４３条１３項、あるいは第４４条１０項、第４４条１１項および第４４条１２項に記されている手順に従う。

５２）ローリングスタート

52.1 セーフティカーの後方で１周以上のフォーメーションラップを行った後、走路の状態がスタンディングスタートに適していないと判断された場合、公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者にメッセージ「"ROLLING START"（ローリングスタート）」が送られ、すべてのＦＩＡライトパネルに「ＲＳ」と表示され、セーフティカーのオレンジ色のライトが消される。これはセーフティカーがその周回が終了した時点でピットレーンに入ることの競技参加者およびドライバーへの合図となる。

この時点でセーフティカー後方に位置する先頭車両が走行ペースを決めることができ、必要であればセーフティカーとの車間距離を車両１０台分以上としても構わない。

セーフティカーがピット入口に近づくにつれて、ＦＩＡのライトパネルは消灯し、グリーンフラッグおよび／あるいはグリーンライトパネルがコントロールライン上にて表示される。

いかなるドライバーも、セーフティカーがピットに戻った後、最初にコントロールライン（第５条３参照）を通過するまで他の車両を追い越してはならない。スプリントセッションまたは決勝レースはセーフティカーがピットに戻った後、先頭車両がコントロールラインを通過した時にスタートしたものと見なされる。

５３）スプリントセッションおよび決勝レース

53.1 スプリントセッションまたは決勝レース中、ピットレーンを出るドライバーはピットレーン出口のシグナルがグリーンの時のみ自己の責任のもとにピットレーンを出ることができる。走路上に接近してくる車両がある場合は、青旗を持ったマーシャルおよび／あるいは青色の点滅灯でドライバーに警告を与える。

５４）スプリントセッションまたは決勝レース中の事件

54.1 レースディレクターは一切の走路上の事件、本競技規則あるいは国際モータースポーツ競技規則の違反の疑い（"事件"）の報告を競技審査委員会に対し行うことができる。検討され、調査の実施に進むか否かを決めるのは競技審査委員会の裁量に委ねられる。
競技審査委員会は、委員会自身が気づいた事件をも調査することができる。

54.2 ａ） 事件に関係しているドライバーにペナルティを科すかどうかの決定は、競技審査委員会の裁量に任される。

競技審査委員会にとって、当該ドライバーが完全にあるいは圧倒的にその事件について咎められることが明らかでない限り、ペナルティは課されない。

ｂ） 競技審査委員会が事件を調査中である場合は、事件に関与したドライバーの所属するすべての競技参加者に伝えるメッセージが、公式メッセージ送信システムを使用し送られる。

i） そのようなメッセージがスプリントセッションまたは決勝レース終了後６０分以内に告示されることを条件に、当該ドライバーが競技審査委員会の同意を得ずにサーキットを離れることは禁止される。

54.3 競技審査委員会は、事件に関与したいかなるドライバーに、以下のペナルティうち１つを課すことができる：

ａ） ５秒間のタイムペナルティ
ドライバーはピットレーンに進入し、自己のピットの停止位置に最低でも５秒間停止した後、スプリントセッションまたは決勝レースに復帰しなければならない。ただし、当該ドライバーがスプリントセッションまたは決勝レース終了前にピットストップを１度も行わないのであれば、ピットで停止しないことも選択できる。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決勝レース経過時間に５秒が加算される。

ｂ） １０秒間のタイムペナルティ
ドライバーはピットレーンに進入し、自己のピットの停止位置に最低でも１０秒間停止した後、スプリントセッションまたは決勝レースに復帰しなければならない。当該ドライバーはそれでもなお、スプリントセッションまたは決勝レース終了までにそれ以外のピットストップを行わないのであれば、停止しないことを選択することができる。その場合、ペナルティの１０秒は当該ドライバーのスプリントセッションまたは決勝レース経過時間に追加される。

上記の両方の場合とも、当該ドライバーは、次にピットレーンに進入した時にペナルティを実施しなければならない。疑義を避けるために、これにはＶＳＣあるいはセーフティカー手順が使用されている間にドライバーが行う一切の停止が含まれる。

ｃ） ドライブスルーペナルティ
ドライバーはピットレーンに進入し、停止せずに、スプリントセッションまたは決勝レースに復帰しなければならない。

ｄ） １０秒間のストップアンドゴー・タイムペナルティ。
ドライバーはピットレーンに進入し、自己のピットの停止位置に最低でも１０秒間停止した後、スプリントセッションまたは決勝レースに復帰しなければならない。

上述の４種のペナルティのいずれかがドライバーに科され、当該ドライバーがスプリントセッションまたは決勝レースリタイアにより、そのペナルティに服することができない場合、競技審査委員会はそのドライバーの次回レースでグリッド位置を下げるペナルティを課すことができる。

しかしながら、上述の４種類のペナルティの何れかが最後の３周回の間、あるいはスプリントセッションまたは決勝レース終了後に科せられることになった場合には、下記の第３８条４項ｂ）は適用されず、上記ａ）の場合は５秒が当該ドライバーの経過時間に加算され、上記ｂ）の場合は１０秒加算され、上記ｃ）の場合は２０秒加算され、上記ｄ）の場合は３０秒加算される。

ｅ）　タイムペナルティ

ｆ）　戒告

ｇ）　当該ドライバーの次のレースにて、グリッド位置をいくつか下げる。

上記７種類のペナルティのうち、いずれかが課せられた場合、控訴することはできない。

ｈ）　競技失格

ｉ）　当該ドライバーの次の競技から出場停止

54.4　競技審査委員会が、第５４条３項ａ）、第５４条３項ｂ）、第５４条３項ｃ）あるいは第５４条３項ｄ）のペナルティの何れかを科すことを決定した場合、下記の手順に従う。

ａ）　競技審査委員会は、科せられたペナルティの通告書を競技参加者に手渡し、その情報が公式メッセージ送信システムを使用し告示され、すべての競技参加者が知らされることを確実にする。

ｂ）　上記第５４条３項ａ）および第５４条３項ｂ）の場合を除き、競技審査委員会の決定が公式メッセージ送信システムを使用し当該競技参加者に通告された時刻から、当該ドライバーはピットレーンへ進入する前に２回まで走路上のコントロールラインを通過でき、また第５４条３項ｄ）に従ったペナルティの場合は自己のガレージ向かい、タイムペナルティとして課せられた時間の間、自己のピットストップ位置に留まらなければならない。

しかしながら、当該ドライバーがペナルティを受ける目的で、すでにピット入口に居ない限り、ＶＳＣ手順が使用されている場合あるいはセーフティカーが出動した後にペナルティを実施することはできない。セーフティカーの後方でまたはＶＳＣ手順の間でコントロールラインを通過した回数は、走路上でコントロールラインを通過できる最大数に追加される。

ｃ）　上記第５４条３項ａ）または第５４条３項ｂ）に従ってペナルティを受け車両がピットレーンに止まっている間は、車両がペナルティ時間の静止をし終えるまでは車両に作業を行うことは禁止される。これに関して車両やドライバーに手で触れたり、工具や装備に触れる行為はすべて作業とみなされる。

ｄ）　上記第５４条３項ｄ）に従ってタイムペナルティを受け車両がピットレーンに止まっている間は、車両に作業を行うことは禁止される。ただし、エンジンが停止し再スタートに何らかの作業が必要な場合は、ペナルティの時間が経過した後に実施することができる。競技参加者がエンジンを始動できない場合、当該車両はそのドライバーのガレージでのみ作業を行うことができる。

ｅ）　第５４条４項ｂ）、第５４条３項ｃ）、または第５４条３項ｄ）に違反し、不履行があった場合には、当該車両は失格とされる場合がある。

５５）セーフティカー

55.1 ＦＩＡセーフティカーを、ＦＩＡ指名のセーフティカードライバーが運転し、すべての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。セーフティカーオブザーバーはレースコントロールと常時無線連絡が取れる状態になっている。

55.2 レコニザンスラップ開始のためにピットレーンが開放される前に、セーフティカーがピットレーンを離れグリッドの前方の位置につき、５分前シグナルが提示されるまでその位置に留まる。この時点で（第４９条の場合を除く）、セーフティカーは走路を１周し、所定の位置につく。

55.3 競技長の指示により、スプリントセッションまたは決勝レースを非競技化するためにセーフティカーが使用される場合がある。

セーフティカーは、競技参加者またはオフィシャルが危険な状況または走路付近にいる状態ではあるがスプリントセッションまたは決勝レースを中断するほどではない場合にのみ使用される。

55.4 セーフティカー出動の命令が下された場合、公式メッセージ送信システムにより「"SAFETY CAR DEPLOYED"（セーフティカー出動）」というメッセージがすべての競技参加者に送られ、すべてのＦＩＡ灯火パネルには"ＳＣ"が表示され、すべてのマーシャルのポストはイエローフラッグの振動表示と"ＳＣ"ボードを表示し、セーフティカー活動中は保持する。

55.5 いかなる車両もセーフティカーが出動中のどの時点であっても、不必要に遅くまたは不安定な走行する、または他のドライバーあるいはそれ以外の人に対して危険を及ぼす可能性があるような方法で運転できない。これは、かかる車両が走路上にいる場合にも、ピット入口あるいはピットレーン走行中である場合にも適用される。

55.6 セーフティカーはオレンジ色の灯火を点灯させながら、先頭車両の位置に関係なく走路に合流する。

55.7 すべての競技車両は減速し、セーフティカーの後方に車両１０台分以下の車間距離を保ち、整列しなければならない。「"SAFETY CAR DEPLOYED"」のメッセージが公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者に送信された時点から各車両が第１セーフティカーラインを２回目に通過する時まで、ドライバーが充分に減速して走行することを確実とするため、ドライバーは、各マーシャルセクターについて少なくとも１回、および第１と第２両方のセーフティカーライン上は（マーシャルセクターは、各ＦＩＡ灯火パネルの間の走路の区画と定義される）、ＦＩＡ　ＥＣＵが設定した最低タイム以上をかけて走行していなければならない。

競技審査委員会は、上記に求められる最低タイム以上での走行をできなかった一切のドライバーに、第５４条３項ａ）、第５４条３項ｂ）、第５４条３項ｃ）または第５４条３項ｄ）のいずれかのペナルティを課すことができる。

55.8 下記ａ）～ｈ）の場合を除いて、セーフティカーがピットに戻った後、車両が最初にコントロールライン（第５条３参照）を通過するまで、ドライバーはセーフティカーを含め他車の走路上での追い越しが禁止される。

以下は例外とする：

ａ） ドライバーがセーフティカーにより追い越しを指示された場合。

ｂ） 第４９条６項、第５５条１３項、第５８条６項および第５８条１１項の場合。

ｃ） ピットに入ろうとしている時に、ドライバーは第１セーフティカーラインに到達した後で、セーフティカーを含めた走路に残っているその他の車両を追い越すことができる。

ｄ） ピットを出ようとしている時に、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、セーフティカーを含め、その他の走路上の車両を追い越すまたは車両に追い越されることができる。

ｅ） セーフティカーがピットに戻ってくる時、第１セーフティカーラインに到達した後で、走路上の車両に追い越される場合。

ｆ） ピット入口、ピットレーンあるいはピット出口にいる間に、ドライバーは同じくこの３つのエリアにいるその他の車両を追い越すことができる。

ｇ） セーフティカーがピットレーンを使用中（下記第５５条１１項参照）に指定のガレージエリアに停止している車両が追い越される場合。

ｈ） 明らかに問題が発生して速度を落としている車両の場合。

55.9 競技長から指示があった場合、搭乗するオブザーバーは、セーフティカーと先頭車両の間にいる車両に対してグリーンライトを使ってセーフティカーの前に出るよう合図する。これらの車両は減速したまま他の車両を追い越したりせず走行を続け、セーフティカー後方の車列につく。

55.10 下記第５５条１２項の場合を除き、セーフティカーは、少なくとも先頭車両がその後方につき、残りのすべての車両がさらにその後方に整列するまで活動を続ける。

一旦セーフティカーの後方についたなら、先頭車両は、セーフティカーの後方車両１０台分以内の車間距離を保たなければならない（下記第５５条１３の場合を除く）。

55.11 特定の状況下で、競技長は競技車両およびセーフティカーにピットレーンを使用することを要請できる。この場合、ピットエントリー開始前にピットレーン使用の合図が表示され、すべての競技参加者は公式メッセージ送信システムを使用し、知らされる。すべての車両はその後ピットレーンに進入し、そこを通過し走路に再合流しなければならない。しかしながら、この状況にてピットレーンに入った車両は自己のガレージエリアに停車することができる。ピットレーンに入る要請があったにも関わらずそれを怠ったドライバーには、第５４条３項ｃ）のペナルティが課される。

競技車両およびセーフティカーがピットレーンを使用するよう要請された場合を除き、セーフティカーが出動中、タイヤ交換の目的でない限り、いかなる車両もピットへ進入することはできない。

55.12 競技長が走路の状況が追い越しに適さないと判断した場合、「"OVERTAKING WILL NOT BE PERMITTED"（追い越し不可）」のメッセージが公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者に送られる。

55.13 競技長がそうすることが安全であると判断し、「"LAPPED CARS MAY NOW OVERTAKE"（周回遅れ車両は追い越し可）」のメッセージが公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者に送信された場合には、先頭車両に周回遅れにされていたすべての車両は、先頭車両と同一周回（リードラップ）にいる車両およびセーフティカーを追い越すことが求められる。

これは、セーフティカーが出動した後で、第１セーフティカーラインを２回目に超えた周回の終了時点でコントロールラインを越えた時に周回遅れとなっていた車両にのみ適用される。

先頭車両と同一周回にいる車両およびセーフティカーを追い越した後、追い越しをすることなく適切な速度で走路を進み、セーフティカー後方の車両隊列の最後尾につくようあらゆる努力をする。先頭車両と同一周回にいる車両は、追い越されている間、それが安全に遂行されるよう、レーシングラインを離れることが避けられない場合でない限り常にレーシングラインにとどまっていなければならない。

競技長がセーフティカーの存在が引き続き必要であると判断しない限り、「"LAPPED CARS MAY NOW OVERTAKE"（周回遅れ車両は追い越し可）」のメッセージが公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者に送られたら、セーフティカーは次の周回の終了時点でピットへ戻る。

55.14 競技長がセーフティカーを呼び戻しても安全であると判断した時は、「"SAFETY CAR IN THIS LAP"（セーフティカーはこの周回で入る）」のメッセージが公式メッセージ送信システムを使用し、すべての

競技参加者に送られ、セーフティカーはすべてのオレンジ色の灯火を消す。これはセーフティカーがその周回が終了した時点でピットレーンに入ることの競技参加者およびドライバーへの合図となる。

この時点でセーフティカー後方に位置する先頭車両が走行ペースを決めることができ、必要であればセーフティカーとの車間距離を車両１０台分以上としても構わない。

セーフティカーがピットへ戻る前に事故を起こす可能性を避けるため、セーフティカーの灯火が消された時点から、ドライバーは一貫性を欠く加速あるいはブレーキングのない、また、他のドライバーを危険にさらす、あるいは再スタートの妨げとなるようなその他一切の行為のない一定ペースで進まなければならない。

セーフティカーがピット入口に進入すると同時に、"ＳＣ"ボードが撤去され、スプリントセッションまたは決勝レース最終周を除き、先頭車両がコントロールラインに近づくと同時にイエローフラッグが撤去され、グリーンフラッグおよび／あるいはグリーンライトパネルがコントロールライン上で提示される。

55.15 セーフティカーが出動中の各周回は、プリントセッションまたは決勝レース周回として数えられる。ただし、第４９条に規定される手順が実行される場合、第５条３項ａ）ii）あるいは第５条４項ｃ）が必要に応じて適用される。

55.16 セーフティカーが最終周の開始時点になってもまだ出動中である時、あるいは最終周で出動することになった時、最終周の終了時点でセーフティカーはピットレーンへ進入し、競技車両は追い越しをすることなく通常通りセッション終了合図を受ける。

５６）バーチャルセーフティカー（ＶＳＣ）

56.1 競技長の指示により、プラクティス走行（フリー走行／予選）、あるいはスプリントセッションまたは決勝レースを中立化するためにＶＳＣ手順が開始される場合がある。

ａ） 通常ＶＳＣが使われるのは、走路のいずれかの区間で二重の黄旗の振動表示が必要とされ競技参加者あるいは競技役員が危険に晒されている可能性があるが、セーフティカーを出動させることが正当化されるほどの状態ではない場合である。

56.2 ＶＳＣ手順開始の指令が出されると、「"VSC DEPLOYED"」のメッセージが公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者に送信され、ＦＩＡのすべての灯火パネルに"VSC"と表示される。

56.3 ＶＳＣ手順が使用されている間、車両はすべて、不要に遅くあるいは不規則な動きで、またはその他のドライバーもしくは一切の他者を危険に晒すような方法で運転されてはならない。これは、そのような一切の車両が、走路、ピット入口あるいはピットレーンのいずれで運転されている場合にも適用される。

56.4 スプリントセッションまたは決勝レース中に開始された場合、ＶＳＣ手順が使用されている間は、タイヤ交換の目的以外で、車両はピットに進入することはできない。

56.5 すべての競技車両は減速し、各マーシャルセクターについて少なくとも１回、および第１と第２両方のセーフティカーライン上は（マーシャルセクターは各ＦＩＡ灯火パネルの間の走路の区画と定義される）、ＦＩＡ　ＥＣＵが設定した最低タイム以上をかけて走行していなければならない。

ＦＩＡ灯火パネルがグリーンに変わった時も、すべての車両はこの最低タイム以上でなければならない（下記第５６条７参照）

スプリントセッションまたは決勝レース中に開始された場合、競技審査委員会は、上記の最低タイム以上での走行をできなかった一切のドライバーに、第５４条３項ａ）、第５４条３項ｂ）、第５４条３項ｃ）または第５４条３項ｄ）のいずれのペナルティを課すこともできる。

56.6 下記ａ）～ｄ）に挙げられる場合を除き、ＶＳＣ手順が使用されている間は、いかなるドライバーも他車を走路上で追い越すことはできない。

例外は：

ａ） ピットへ入ろうとしている時、第１セーフティカーラインに到達した後、走路に残っているその他の車両を追い越すことができる。

ｂ） ピットを出ようとしている時、第２セーフティカーラインに到達する前で、ドライバーは走路にいるその他の車を追い越すことあるいは追い越されることができる。

ｃ） ピット入口、ピットレーンあるいはピット出口にいる場合、ドライバーはその３箇所のうちの１箇所にいるその他の車両を追い越すことができる。

ｄ） 明らかな問題が発生して低速で走行する一切の車両がある場合。

56.7 競技長がＶＳＣ手順を終了させることが安全であると判断した場合、「"VSC ENDING"」のメッセージが公式メッセージ送信システムにより、すべての競技参加者に送られ、その後１０秒から１５秒後の任意の時にＦＩＡ灯火パネルに表示されている「"VSC"」がグリーンに変わり、ドライバーは即時セッションあるいはレース継続をすることができる。３０秒後、グリーンライトが消される。

56.8 ＶＳＣ手順が進行中に完了される各周回は、スプリントセッションまたは決勝レース中の周回として数えられる。

５７）スプリントセッションまたは決勝レースの中断

57.1 競技参加者あるいは競技役員の身体に、走路上を走行する車両による危険が差し迫っている場合、セーフティカー後方であっても競技長が安全を確保できる余地がないと判断する場合、スプリントセッションまたは決勝レースは中断される。

スプリントセッションまたは決勝レースを中断する必要が生じた場合、競技長は赤旗をすべてのマーシャルポストで、また中断ライトをコントロールライン上において提示することを命ずる。

57.2 中断のシグナルが出されたら、追い越しは禁止され、ピット出口は閉鎖され、すべての車両はピットレーンまでゆっくりと進む。ピットレーンに最初に到着した車両は、直接ピット出口へとファストレーンを使用して進み、その他すべての車両は最初の車両の後ろに一列に整列する。

57.3 走路が閉鎖されたことによりピットレーンに戻ることができなくなった車両は、走路が使用可能な状態になり次第グリッドに戻され、スプリントセッションまたは決勝レースが中断される前の順に配列される。

加えて、スプリントセッションまたは決勝レースが中断された時点でピットレーンあるいはピット入口にいたすべての車両は、スプリントセッションまたは決勝レースが中断される前に占めた順序に配列される。スプリントセッションまたは決勝レースが中断されたときにガレージ内にいた車両はすべて、ファストレーンで整列する車両の後方に、そこに到達した順番に配置される。このような車両はレースが再開されたときにピットレーンから出ることを許されるが、セーフティカーが戻ったときにピットレーンに再び入らなければならず、最後の車両が再スタート後にピット出口を通過してからのみスプリントセッションまたは決勝レースに復帰できる（第５８条１１項も参照）。

いかなる場合にも、順序は、すべての車両の位置を決定することが可能な最終時点のものを採用する。すべてのそのような車両は、その後スプリントセッションまたは決勝レースを再開することを許される。

セーフティカーが、その後ファストレーンの車両列の先頭に進み出る。

57.4 スプリントセッションまたはレース中断の間は、

ａ） スプリントセッションも、決勝レースも計時システムも停止することはない。しかしながら、第５条３に従いスプリントセッションまたは決勝レース中断の時間は、最大時間に追加される。

ｂ） 車両が一旦赤旗ライン後方に停止したならばファストレーン上で、作業を行うことができるが、この場合の作業は、第５７条４項ｂ）のｉ）からix）に制限され、それがスプリントセッションまたは決勝レースの再開の妨げとなってはならない。

ｉ） エンジンをかけること、および準備に直接関連することのすべて

ii） 圧縮ガスの追加（Ｆ１技術規則の第４条５参照）。

iii） 許可される冷房および暖房装置の取付けあるいは取り外し

iv） 決勝レース中のみ、前後のブレーキ周辺のエアダクトの変更

ｖ） 決勝レース中のみ、ラジエターダクトの変更

vi） ドライバーの快適性のための変更

vii） ホイールおよびタイヤの変更

viii） 第４０条２項ｇ）に規定されるとおり、純粋な事故損傷の修繕。そのような損傷を受けた部品を含んだ組み立て品の交換を含む。

ix） フロントウイングの空力セットアップは既存の部品を使用して調整できる。いかなる部品も、追加、取り外し、あるいは交換できない。

ｃ） ピットレーン上には、チーム員とオフィシャルおよび正規に承認を受けたテレビカメラマンのみが立ち入りを認められる。

57.5 ＦＩＡにより要請されない限り、車両は、スプリントセッションまたは決勝レースが中断されている間、ファストレーンから移動することはできない。車両がファストレーンからピットレーンのその他いずれかの部分に移動された一切のドライバーは、ファストレーンの車列の最後尾に到着順に配置される。そのような車両は、スプリントセッションまたはレースが再開されるときにピットレーンを離れることが許可されるが、セーフティカーが戻ったときに再びピットレーンに入らなければならず、再スタートの後に、最後の車両がピット出口を通過した後にスプリントセッションまたはレースに合流することができる（第５８条１１項も参照）。

ドライバーは常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または決勝レースの再開

58.1 遅延はできる限り短く保たれ再開の時刻がわかると直ちに、すべての競技参加者は公式メッセージ送信システムを通じて知らされる。いかなる場合にも、少なくとも１０分前の警告が知らされる。

スプリントセッションまたはレースが雨天で再開され、レースディレクターが複数周が必要と判断した場合、第３０条５項ｎ）に規定されているウェット天候用タイヤの使用が義務付けられる。この場合、１０分前のシグナルでセーフティカーのオレンジ色のライトが点灯する。同時に、これは公式メッセージングシステムを使用してすべての競技参加者に確認される。

58.2 スタート再開前に、１０分前、５分前、３分前、１分前、および１５秒前のシグナルが表示される。それらの何れのシグナルも警告音を伴うものとする。

58.3 ５分前シグナルが提示された時、すべての車両はホイールを装着していなければならない。タイヤ加熱ブランケットは、この時点で一切の電源から切り離さなければならず、スタート手順中は、遅延スタートシグナルが表示されない限り、再接続してはならない。

このシグナル以降のホイールの取り外しは車両がファストレーンから移動された場合、またスプリントセッションまたは決勝レースのさらなる中断の間にのみ許される。

５分前シグナル提示時にすべてのホイール装着がされていない車両、あるいはレースが再開された後でピットレーンを離れる前にホイールのいずれかを交換した車両はすべて、第５４条３項ｄ）従ってペナルティが課される。

58.4 ２分前シグナルの時点で、スプリントセッションまたは決勝レースが中断された時点で先頭車両に周回遅れとされていたすべての車両に加え、セーフティカーと先頭車両の間にいるすべての車両は、ピットレーンを出て、追い越しをすることなくもう１周を完了することが認められ、ピットレーンに進入し、セーフティカーの後方の車両隊列に着く。

58.5 １分前シグナルが提示されたら、エンジンを始動させること。チームのスタッフはすべて、１５秒シグナルが提示されるまでに、すべての機材を持ってファストレーンから退去しなければならない。

１５秒前シグナルが表示された後、チーム員が車両に触れたり、チーム機器がファストレーンに居る車両に接続されたりした場合、当該車両のドライバーは第４４条２項に規定されている通り、ピットレーンからレースを開始しなければならない。ピットレーンからレースをスタートしなかったドライバーには、第５４条　３項ｄ）に基づくペナルティが課せられる。

１５秒前シグナルが提示された後で援助が必要となったドライバーは、腕を挙げなければならない。ピットレーンを離れることができる残りの車両が出発すると、マーシャルが車両をインナーレーンに押すよう指示される。この場合、黄旗を持ったマーシャルが当該車両の脇に立ち、後ろのドライバーに警告を与える。ドライバーはピットレーンを出ることのできない一切の車両を追い越すためにファストレーンを出ることができる。

58.6 追い越しは、以下の場合にのみ許される：

ａ） ドライバーは、ファストレーンの位置を離れるときに明らかな問題で遅れた車両すべてを追い越すために、ファストレーンを離れることができる。あるいは

ｂ） ピット入口、ピットレーン、またはピット出口にいる間、ドライバーはこれら３つのエリアのいずれかにある別の車両を追い越すことができる。あるいは

ｃ） 明らかな問題で遅くなった車両すべて。あるいは

ｄ） セーフティカー後方での周回中に遅れてしまった場合。

58.7 第５８条６項に詳述されている何れの場合でも、ドライバーは元のスタート順序を取り戻すため、またはスプリントセッションまたはレースが再開された時にピット出口で車両がいた順序を取り戻すためにのみ、追い越しを行うことができる。

ａ） 第５８条１１項に詳述される「"STANDING START PROCEDURE"（スタンディングスタート手順）」に基づき、第５８条６項の何れかの場合で遅れた車両のドライバーは、セーフティカーがピットに戻る周回において、第１セーフティカーラインを通過する前であることを条件に、当初のスタート順を取り戻すために追い越しすることができる。そのようにできなかったドライバーはピットレーンに再び入らなければならず、スプリントセッションまたは決勝レース再開後にすべての隊列がピットレーン終点を通過し終えた後でのみ、レースに合流することができる。

セーフティカーがピットに戻る周回において第１セーフティカーラインに到達する前に当初のスタート順を取り戻すことができない場合に、ピットレーンに再進入しなかったドライバーはすべて、

第５４条３項ｄ）に従ったペナルティが課される。

ｂ） 第５８条１２項に詳述されている「"ROLLING START PROCEDURE"（ローリングスタート手順）」の下では、第５８条６項に詳述されている何れかの場合で遅れた車両のドライバーは、メッセージ「"ROLLING START"（ローリングスタート）」が、公式メッセージングシステムを使用してすべての競技参加者に送信される前であることを条件に、当初のスタート順を取り戻すために追い越しを行うことができる。それができなかった場合は、居る場所からスプリント　セッションまたはレースを再開しなければならない。

58.8 グリーンライトが点灯し、セーフティカーがピットレーンを離れると、セーフティカーの後方でスプリントセッションまたは決勝レースが再開される。ドライバーはセーフティカーの後に車両１０台分以内の車間距離以下を保って続かなければならない。

58.9 競技審査委員会の意見により、この周回（含複数）中に不必要に他の車両を追い越したと判断されたドライバーに対しては、第５４条３項ｃ）あるいは第５４条３項ｄ）の何れかのペナルティが課される。

58.10 セーフティカーは、以下の状況でない限り、１周回後にピットに入る：

ａ） ウエットコンディションでスプリントセッションまたは決勝レースが再開され、レースディレクターが１周回よりさらに周回が必要であると判断する場合は、第３０条５項ｎ）を参照。

ｂ） すべての車両がまだセーフティカーの後方に揃ってない。

ｃ） さらに介入が必要な事件が重ねて発生している。

58.11 走路の状態がスタンディングスタートからスプリントセッションまたはレースを再開するのに適していると判断される場合、「"STANDING START PROCEDURE"（スタンディングスタート手順）」というメッセージが、公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者に第５８条５に詳述される１分前合図に遅れることなく送られる。

すべてのＦＩＡライトパネルに「ＳＳ」と表示され、セーフティカーのオレンジ色のライトが消される。

レースディレクターの裁量により、セーフティカーは、(a) ピットレーンに留まるか、(b) オレンジ色のライトを消してトラックの脇に寄せ、スタンディングスタートの資格のあるすべての車両に追い越しをさせることができる。このような場合、「ALL CARS MAY OVERTAKE THE SAFETY CAR（全車セーフティカーを追い越し可能）」という信号が公式メッセージ送信システムを使用してすべての競技参加者に送信される。

スプリントセッションまたは決勝レース中断の時点で自己のガレージに留まっていた車両（第５７条３参照）、あるいはファーストレーンから移動した車両（第５７条５参照）を除くすべての車両はグリッドに戻ることができ、各自のグリッド位置につき、関連する場合は第４３条１１項、第４３条１２項、および第４３条１３項、または第４４条１０項、第４４条１１項、および第４４条１２項に規定されている手順に従う。

上述の手順が使用され完了した各ラップは、必要に応じてスプリントセッションの周回または決勝レースの周回として数えられる。

58.12 走路の状態がスタンディングスタートからスプリントセッションまたはレースを再開するのに適切でないと判断された場合、公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者に「"ROLLING START PROCEDURE"（ローリングスタート手順）」というメッセージが第５８条５に詳述される１分前合図に遅れることなく送られる。

競技長がセーフティカーを呼び出すことが安全であると判断すると、公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者に「"ROLLING START"」というメッセージが送られ、すべてのＦＩＡライトパネルに「ＲＳ」と表示され、セーフティカーのオレンジ色のライトが消される。これはセーフティカーがその周回が終了した時点でピットレーンに入ることの競技参加者およびドライバーへの合図となる。

この時点でセーフティカー後方に位置する先頭車両が走行ペースを決めることができ、必要であればセーフティカーとの車間距離を車両１０台分以上としても構わない。

セーフティカーがピット入口に近づくにつれて、ＦＩＡのライトパネルは消灯し、グリーンフラッグおよび／あるいはグリーンライトパネルがコントロールライン上で提示される。

いかなるドライバーも、セーフティカーがピットに戻った後、最初にコントロールライン（第５条３参照）を通過するまで他の車両を走路上で追い越してはならない。

セーフティカーが出動中の各周回は、レース周回として数えられる。

58.13 セーフティカー先導によるフォーメーションラップが１周回以上実施された後、走路の状態が競技再スタートに適切でないと判断された場合、「"RE-START PROCEDURE SUSPENDED"（再スタート手順一時中断）」のメッセージが公式メッセージ送信システムを使用し、すべての競技参加者に送られ、すべての車両はセーフティカーの後方でピットレーンに入らなければならない。その後、第５７条および第５８条１項～第５８条９項に定める手順が実施されなければならず、第３０条５項n）に基づくウエット天候用タイヤの使用は義務付けられ、第５８条１２項に詳述されている「"ROLLING START"」が行われる。

58.14 スプリントセッションまたは決勝レースが再開できなかった場合は、スプリントセッションまたは決勝レースは中断の合図が出された周回の１つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。

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、第５条３に従い、先頭車両が所定の距離を走破した時点で直ちにライン上で表示される。

59.2 いかなる理由にせよ先頭車両が所定の周回数を完走する前、または規定の時間が経過する前にセッション終了の合図が出された場合は、その合図が出される前に先頭車両がコントロールラインを最後に横切った時点でスプリントセッションまたは決勝レースは終了したものとみなされる。

また、いかなる理由にしろ、スプリントセッションまたは決勝レース終了の合図が遅れて表示された場合には、スプリントセッションまたは決勝レースはそれが終了すべきであった時点で終了したものとみなされる。

59.3 セッション終了の合図を受けた後、すべての車両は、不必要な遅れを生じさせることなく、何か物を受取ったり、あるいは援助（マーシャルの援助が必要な場合を除く）を受けたりすることなく、定められた走路を通って直接レース後のパークフェルメに進むものとする。

第２６条４および上記についての例外は、決勝レースの優勝ドライバーがパークフェルメに到着する前に優勝を祝う行為を行う場合で、その行為は以下であることが条件とされる：

ａ）安全に配慮し、その他ドライバーやオフィシャルを危険にさらすことなく実施される。

ｂ）当該ドライバーの車両の合法性に疑義を生じない。

ｃ）表彰式典を遅延させない。

自力でパークフェルメへ到達できない完走車両は、マーシャルの管理のもと、パークフェルメへ移動される。

６０）スプリント後および決勝レース後のパークフェルメ

60.1 パークフェルメには、担当オフィシャルのみが立ち入りを許される。当該オフィシャルの許可を得ない限り、いかなる介入も許されない。

60.2 パークフェルメを使用する場合は、パークフェルメ規則が、ラインからパークフェルメ入口までの間における範囲で適用される。

60.3 パークフェルメは、許可を得ていない、いかなる者も立ち入らないように保たれていなければならない。

60.4 各ドライバーは、体重を測定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、どんな形であれパークフェルメ手順に干渉してはならない。

６１）スプリントセッションの順位

61.1 第１位となる車両は、所定の距離を最短時間で走破した車両、または適切な場合、１時間が終了した時点（または第５条３項の下ではそれ以上）に先頭でコントロールラインを通過した車両とする。すべての車両の順位は、完了した周回数の順に決定されるが、同一周回の場合はコントロールラインを通過した順序とする。

61.2 走行周回数が、優勝車両の周回数の９０％（端数切捨）に達しない車両は順位の認定を受けられない。

61.3 スプリントセッション終了後に暫定順位が発表される。この発表のみが、国際競技規則および本競技規則に基づいてなされる修正の対象となりうる有効な結果である。

６２）決勝レースの順位

62.1 第１位となる車両は、所定の距離を最短時間で走破した車両、または適切な場合、２時間が終了した時点（または第５条４項の下ではそれ以上）に先頭でコントロールラインを通過した車両とする。すべての車両の順位は、完了した周回数の順に決定されるが、同一周回数の場合はコントロールラインを通過した順序とする。

62.2 走行周回数が、優勝車両の周回数の９０％（端数切捨）に達しない車両は順位の認定を受けられない。

62.3 レース終了後に暫定順位が発表される。この発表のみが、国際競技規則および本競技規則に基づいてなされる修正の対象となりうる有効な結果である。

６３）表彰式および決勝レース後の記者会見

63.1 １位、２位、３位で決勝レースをフィニッシュし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、付則５（モナコを除く）で定める表彰式次第に従って、ポディウムにおける表彰式に出席しなければならない。また、その直後、１時間３０分間にわたるテレビインタビューおよびメディアセンターでの記者会見に出席できるようにしなければならない。

63.2 表彰式と決勝レース後の記者会見中、１位、２位、３位でレースを終えたドライバーは、腰まで下げずに首まできちんと着用したドライビングスーツのみを着用し続けなければならない。

63.3 ＴＶ取材インタビューと決勝レース後のＦＩＡプレスカンファレンス中、すべてのドライバーはそれぞれのチームのユニフォームのみを着用し続けなければならない。

63.4　ポイントが授与されない場合、第６３条１項に規定される表彰式は行われない。ただし、第６３条１項に規定されるテレビインタビューは、表彰式が行われるはずの時間に行われる。

６４）チーム機材

64.1　強制空気流（またはその他のガス流）を使用してグリッド上の車両を冷却するために使用されるすべての機器は、電気のみで駆動されなければならない。

２０２３年１２月６日付
「2024 FIA FORMULA ONE SPORTING REGULATIONS」第3版仮訳

2024 FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP

SPORTING REGULATIONS

Appendix 1～9

競技規則　付則1～9

(Issue 3: 6 December 2023)

付 則 1

競技の90日前にFIAに要求される情報

パートA

１．　ＡＳＮの名称および住所
２．　オーガナイザーの名称および住所
３．　競技の開催日および開催場所
４．　決勝レースのスタート時刻（Ｆ１委員会の常設事務局により合意されたもの）
５．　照会先の住所、電話番号、ファックスおよびテレックス番号
６．　サーキットの詳細；以下を含んでいなければならない；
　・所在地および交通の案内
　・１周回の距離
　・レース周回数
　・周回方向（時計回りか逆時計回り）
　・ラインに対するピットレーン出口の位置
７．　サーキット内施設の正確な位置
　・競技審査委員会室
　・レースディレクター室
　・ＦＩＡ事務局
　・パークフェルメ
　・ドライバーおよび競技参加者のブリーフィングルーム
　・優勝者記者会見室
８．トロフィーおよび特別賞典のリスト
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
　・競技事務局長
　・国内車検委員長
　・国内医師団長

パートB

１．　ＦＩＡ競技審査委員
２．　レースディレクター
３．　セーフティデリゲート
４．　パーマネントスターター
５．　メディカルデリゲート
６．　テクニカルデリゲート
７．　メディアデリゲート
８．　審査委員アドバイザー
　　および指名があれば、
９．　ＦＩＡ会長代行
１０．レースディレクター代行
１１．メディカルデリゲート代行
１２．オブザーバー
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

付 則 2

国際自動車連盟
2024年FIA フォーミュラ1世界選手権エントリーフォーム

２０２４年ＦＩＡフォーミュラ１世界選手権のエントリー

申請者

正式会社名
法人の国籍
登録番号
法人設立日
所在国名
登録事務所
事業所所在地（含む 電話、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
独占的権限を有する承認された代表者　氏名および肩書き

エントリーコンストラクター詳細

競技参加者ライセンス番号および発行元
チーム名（シャシーの名称を含むものとする）

我々はここに、以下の車両およびドライバーの登録をもって、【　　】年ＦＩＡフォーミュラ１世界選手権の参加申請をし、すべての各競技に参加することを約束いたします：

ｉ）以下に記載される車両の銘柄を競技規則第８条２ｃ）およびｄ）の目的に添い登録する
シャシー名
エンジン銘柄

ii）以下に記載されるドライバーを競技規則第８条２ｅ）および２６条１の目的に添い登録する
ファーストカーのドライバー[あるいは*]
ライセンス番号、および発行元
セカンドカーのドライバー[あるいは*]
ライセンス番号、および発行元
（該当する場合にのみチェック）

[ ]*　我々は本申請書によりファーストカーのドライバーの氏名を登録いたしたく、その目的のために競技規則第８条２ｅ）の条文に従う義務を負うことに明らかに合意いたします。

[ ]*　我々は本申請書によりセカンドカーのドライバーの氏名を登録いたしたく、その目的のために競技規則第８条２ｅ）の条文に従う義務を負うことに明らかに合意いたします。

我々は、国際モータースポーツ競技規則、Ｆ１技術規則、Ｆ１競技規則、およびＦ１財務規則に定める規定を熟読し理解していることを確認致します。我々は、それら規則（ならびにそれらの補足あるいは改定されたもの）に従う義務を負うことに合意し、自身はもとより、ＦＩＡフォーミュラ１世界選手権に我々が参加することに関係するすべての人に代わって、それらの規則を遵守することに合意します。

我々はこのエントリーフォームを検証し、記載されていることが事実であり、正確かつ完全であることを宣言し、この申請書が関わる年度の前年１２月１０日までに、ＦＩＡに本競技規則付則４に従い算出されたエントリーフィーを支払うことを約束します。変更が生じた場合には、エントリーの再検討を受けるために、かかる変更が生じた後７日以内にＦＩＡに書面をもって通知しなければならないと理解しそれに同意します。

署名
署名者の活字体氏名
署名者は以下の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

この書類の最後にあるデータ保護に関する通知を読み、この書類に言及のある個人がその通知を利用できるようにしたことを確認します。

ＦＩＡ記入欄
第１ドライバー スーパーライセンス番号
第２ドライバー 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

個人データのセキュリティは、国際自動車連盟（8、Place de la Concorde、75008、Paris France（以下 "**FIA**"、我々 "**us**"、 "**we**"、 "**our**"）にとって非常に重要である。ＥＵ一般データ保護規則 - General Data Protection Regulation－（（EU）2016/679）（"**GDPR**"）があり、これにより、我々が個人データの収集と使用に関する次の詳細を提示する必要がある。

チームがＦＩＡフォーミュラ１世界選手権（以下「**選手権**」）に参加する一環として、このフォームに記載されている情報（氏名、連絡先の詳細、運転免許証の番号など、該当する場合）を含むがこれに限定されることのない特定の個人データ（GDPRを含む該当するデータプライバシー法（「**プライバシー法**」）で定義されている通り）や、画像などの経歴情報を含めた特定のその他情報を、我々に提供することができ、また我々が収集することができる。

我々は個人データに関してデータ管理者であり、プライバシー法に基づく我々の義務に従って個人のデータを扱う。我々はこの情報を選手権の管理に関連してのみ使用し、チームとの間で締結された個別の契約またはその他の方法に従って我々に付与された権利を活用する。我々は、我々の正当な利益に基づいてこれを行う権利を有している。つまり我々は、選手権を運営し、それに参加することを促進し、同様にその参加を活用する資格が与えられている。

これらの目的に関連して、我々は個人データをＦＩＡスイスと共有する場合がある（スイスは、データ保護のための適切なレベルの保護を提供していると欧州委員会によって認識されている）。また、法律により、あるいは拘束力のある規制の要求に応じ開示するよう求められる場合も、我々は個人データ開示を求められる場合がある（そのような状況下においては、開示は常に、法律または適用される規制の要求によって求められる範囲のみに限定される）。

我々は、そのようなデータが当初収集された目的のために厳密に必要である限り（上記を参照）、およびその後に法律で要求される可能性のあるより長い期間に限って、個人データを我々のシステムに保持する。

個人データ提供者の権利

特定の状況では、以下の権利を有する：（i）個人データへのアクセスを要求する;（ii）個人データを我々に訂正するよう要求する;（iii）個人データを我々に消去するよう要求する;（iv）我々が正当な利益に依存している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転送を要求する； または（vii）我々の特定の処理活動に同意した場合、いつでも同意を取り消すことができる（ただし、我々にデータ処理についての正当な法的根拠がある場合は、そのような個人データの処理を継続する場合があることに注意）。

これらの権利を行使するには、dpo@fia.comまでご連絡のこと。

我々の個人データの取り扱い方法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またはFDPIC）に苦情を申し立てる権利もあることに注意。

付 則 ３

ドライバー契約承認委員会規則

（ＦＩＡフォーミュラ１世界選手権に参加の競技参加者専用とする）

付 則 ４

２０２４年ＦＩＡフォーミュラ１世界選手権のエントリーフィー

ｉ） ２０２３年コンストラクター世界選手権の勝者は、基本フィーの６５７，８３７ＵＳドル[1]に加えて、２０２３年コンストラクター世界選手権で得た各ポイントにつき７，８９３ＵＳドル[1]を支払う。

ⅱ） その他の競技参加者はすべて、基本フィーの６５７，８３７ＵＳドル[1]に加えて、２０２３年コンストラクター世界選手権で得た各ポイントにつき６，５７５ＵＳドル[1]を支払う。

どちらの場合においても、基本フィーはエントリー申請の時点で支払いが求められ、残額はその申請が関与する年の前年の１２月１０日までに支払われること。

[1] ＵＳ ＣＰＩ（消費者物価指数）（６．５％）により指数化

付 則 5

表 彰 式

各イベントでは、表彰式の手順は以下の通りである。

1.　式典長

式典長はＦＩＡにより指名され、表彰式全体を指揮し責任を負う。

2.　ポディウム（表彰台）

a）壇および台座

台座の寸法はＦＩＡグラフィックデザインマニュアルに従わなければならない。

優勝者台の側端とポディウムの保持防壁との間は、通路を確保するために最低１２０㎝空けなければならない。

各者がトロフィーを持って立つべき場所は、ポディウムの床に印付けされなければならない。

トロフィーはポディウムの片側に置かれた１つのテーブル上に陳列されなければならない。シャンパンは台座に置かれなければならない。

b）旗

オリンピック形式の「フラットフラッグ」を用いること。ポディウム構造の後方に、旗係員用の最低５０㎝の空間がなければならない。

c）床

ポディウムおよび踏み段は緑色あるいは紺青色のカーペットで覆われていること。

3.　国 歌

ａ） 優勝ドライバーおよび優勝コンストラクターの国歌が吹奏される。ドライバーとコンストラクターの国籍は、ＦＩＡによりオーガナイザーに通知され、国際モータースポーツ競技規則第９条５．２に一致する。

ｂ） （式典長により始められる）国歌がＴＶ放送につながるオーディオ機器で明瞭に聞こえるよう、適切な音響装置が設置されること。

ｃ） シャンパンシャワーが開始される時に音楽が奏されること。これは授与者がポディウムを去るまで開始されるべきではない。

ｄ） 表彰式の実況解説がＴＶカメラ用の台から一般公衆に向けて放送されること。

4.　トロフィー

表彰式の間に４本のトロフィーのみが授与されること。
ａ） 優勝ドライバー
ｂ） 優勝コンストラクター代表者
ｃ） ２位のドライバー

ｄ） ３位のドライバー

トロフィーは従来からのカップの形態でなければならず、ＡＳＮにより供給され以下を提示すること：
ｅ） ＦＩＡフォーミュラ１世界選手権の正式ロゴ
ｆ） 競技の正式名称
ｇ） ドライバーの順位

トロフィーの高さは：
ｈ） 優勝者およびコンストラクターのトロフィー；５０㎝以上６５㎝以下
ｉ） ２位および３位のドライバーのトロフィー；３５㎝以上４５㎝以下

トロフィーの重量は１本最大で５キロを超えてはならない。
トロフィーのデザインは、損傷なく取り扱いおよび輸送が可能なものでなければならない。

５． 式次第

ａ）トロフィー授与のため３名のみがポディウムに上がること。例外的な状況でのみ、式典長がこの数を４名に増員することができる。

ｂ）警官、ボディーガード、あるいは式典長に許可を得ないその他の者は、ポディウムに上がることは許されない。

ｃ）式典長はＴＶおよび公衆への実況解説者に、トロフィー授与者の氏名を告知する。

ｄ）式典長はポディウムのトロフィーの置かれた側にいなくてはならない。トロフィー授与者はその逆側にいる。式典長はトロフィー授与者にそれらを手渡す。

６． テレビ

ＴＶカメラの理想的位置は、ポディウムと同じ高さの真向かい側である。いかなる場合もＴＶカメラマンはポディウムに上がってはならない。

７． パークフェルメ

パークフェルメは、ポディウムに直行できるよう、可能であればその直下で、できる限りポディウムに近い位置に設置されなければならない。

全車両がコントロールラインを通過し終えた直後、コース内に残された３位以内のドライバーを迎えに行くため、コースカーがトラックを周回しなければならない。

ドライバーはパークフェルメにて遅滞なく行動しなければならない。式典長により指名され無線連絡のつく者１名が責任を持って、ドライバーをパークフェル製造者らポディウムに遅滞なく誘導しなければならない。

式典長に許可を得た者（複数）だけが、ユニラテラルでのＴＶ会見終了前にドライバーと接触することができる。

８． ユニラテラルルーム

ユニラテラルルームはポディウムと隣接していなければならない。式典長はドライバーが表彰式後直ちにそこへ移動するのを見届ける。会見室は適切な（気温が２５℃を上回る場合はエアコンでの）換気がなされること。

９．　記者会見

ＴＶインタビュー直後、ドライバーは記者室へ会見のため移動しなければならない。

１０．　水＋タオル

パークフェルメには水の入ったボトルを３本用意しておかなければならない（識別の印なし）。

ユニラテラルルームには水の入ったボトルを３本用意しておかなければならない（識別の印なし）。

ユニラテラルルームにはタオル３枚を用意しておかなければならない。

パークフェルメおよびユニラテラルルームではその他一切の飲み物は許されない。

１１．　表彰式典礼（モナコを除く）

優勝ドライバー賞典の授与は国家元首、あるいは主催国の首相、もしくはＦＩＡ会長が行う。当該人物が参加不可能な場合は、主催国でそれに匹敵する人物、あるいは国際的高官が招かれるべきである。これら人物が不可能な場合、優勝者トロフィー授与のためにＡＳＮ会長が招致される。

コンストラクター賞典の授与は、競技名称権を有するスポンサーの正式代表者が行わなければならない。当該スポンサー代表者が欠席の場合、式典長は適切な人物を選出する。

２位および３位のドライバーへの賞典授与は、現地の事情により（優勝ドライバーへの賞典授与とは）別の高官の出席が求められているのでなければ、ＡＳＮ会長が行わなくてはならない。追加の高官の招致がある場合は、その高官が２位の賞典を、ＡＳＮ会長が３位の賞典を授与する。ＡＳＮ会長の出席が不可能であるか、あるいはすでに優勝ドライバーへの授与者となっている場合、式典長が適切な代行人物を選出する。

表彰式に招致される人には、従うべき式次第に関する明確な指示のなされた招聘状が出されること。

付 則 ６

２０２１～２０２５年選手権のためのパワーユニットの供給

序文：ＦＩＡと商業権保有者は、選手権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社未満であれば、この付則がいつでも取り消されることを共同で決定する権利を有する。

ａ） 競技参加者にパワーユニットを供給することを希望するパワーユニット製造者は、技術規則付則４の１.１項に記載された義務を果たさなければならない。

ｂ） 特定の選手権シーズンに、そのような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限り、そのパワーユニットは使用できない。

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：

ｉ） そのパワーユニットを供給する前のシーズンの５月１５日以前に（または、すべてのパワーユニット製造者とＦＩＡの間で書面で合意された他の日）、所与の選手権シーズンに向けて供給契約が締結されているチームのリスト（ある場合は指定の「ワークス／ファクトリー」チームを明確に特定する）を添えてＦＩＡに提供しなければならない。

ⅱ） ＦＩＡから要請を受けた場合は、パワーユニットを供給する前のシーズンの６月１日以前に（または、すべてのパワーユニット製造者とＦＩＡの間で書面で合意された他の日）、少なくとも以下の式に等しい数のチーム（「Ｔ」）を供給しなければならない：

Ｔ＝（１１[1]－Ａ）／（Ｂ－Ｃ）

－ Ａ＝新しいパワーユニット製造者で、所与の選手権シーズンに向けて供給契約が締結されたチーム（「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の公認パワーユニット製造者の総数
－ Ｃ＝所与の選手権シーズンの新パワーユニット製造者の総数

ただし、結果が小数部を含む場合、その小数部はフルチームとみなされる（例えば、１１チームを４つの製造者で割った場合＝２.７５、ＦＩＡの要請があれば各製造者は少なくとも３つのチームに供給する必要がある）。

[1] この数字は、選手権シーズンに先立つ１１月までは、「エントリーされたチームの総数」が分からないため、毎年見直される。１１の数字は、計算ルールに従って１２チーム以下の供給をカバーする。

その際、ＦＩＡは、最少数のチームに供給するパワーユニット製造者の間でパワーユニット供給を最初に配分する。ただし、供給契約のないチームは、最少数のチームに供給するパワーユニット製造者（含複数）などに当てられることを条件とする。最少数のチームに供給するパワーユニット製造者が複数存在する場合（すなわち同じ立場にある）および/または複数のチームが１つの供給を要請する場合、そういったパワーユニット製造者間の配分は投票によって行われなければならない（投票は透明で、各パワーユニット製造者の代表者と関係する新規カスタマーチームの代表者の立ち合いでＦＩＡが行う）。

このようなＦＩＡによって実施される配分は、遅くとも８月１日（または、すべての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、関係チームとの供給契約によって正式にされなければならない。

新しいパワーユニット製造者は、上記の供給に関する義務を遵守する必要はない。

ｃ） ＦＩＡは、上記のｂ）ｉ）に定められた日に、以下の場合を除き、本付則の条件に基づいてパワーユニットをチーム（「**新規カスタマーチーム**」）に供給するようパワーユニット製造者に要求する権利を有するもの

とする。

- そのようなチームが、前項ｂ）ｉ）に定められた日より前に、特定の選手権シーズンに向けてパワーユニット製造者との供給契約を締結していた。および

- そのようなチームが、そのような所与の選手権シーズンのためにパワーユニットを供給されるべきパワーユニット製造者との現在拘束力のあるオファーの下で、権利を与えられている。

さらに、次の累積条件が満たされている場合にのみ、そのようなパワーユニット製造者は新規カスタマーチームに供給を要求されるものとする。そのような条件が満たされない場合、パワーユニット製造者は、その唯一の排他的裁量により、そのような新規カスタマーチームへの供給要求を拒否することができ、かかる要求の拒否は、以下に定める本付則の条件に違反しているとはみなされない（ただし、ｃ）項は、上記ｂ）項に規定された供給義務を奪うような方法で、および／またはＦＩＡが上記ｂ）項に規定されている規定の作成および執行を妨げるような方法で、パワーユニット製造者が適用または解釈することはできない。パワーユニット製造者は、下記の第１項から第１１項に言及された条件を誠実に行使することを約束する。）チームとパワーユニット製造者は、誠意をもって交渉しても、チームとパワーユニット製造者が合意に達することができない場合には、以下に示す代替策を条件として、供給契約の条件を自由に交渉できる。

1. 本項の目的上、供給契約とは、競技および技術規則に従って、また技術規則付則３の第一表の関連欄に定められているＦＩＡ供給枠に関連する契約のみを指す。

   1.1 新規カスタマーチームと締結された供給契約は、ＦＩＡ要請日において、パワーユニット製造者によりパワーユニットを既に供給されている他のカスタマーチーム（指名された「ワークス／ファクトリー」チームを除く）（以下「**既存カスタマーチーム**」という。）との間で締結されたものと実質的に同じ条件でなければならない。ただし以下の第８項に記載の価格については除く。 特に、パワーユニット製造者は、他の既存カスタマー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、それについてチームは署名することを拒否することができず、パワーユニット製造者は、他の既存カスタマー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、チームはそれを含めることを要求することはできない。

   1.2 パワーユニット製造者が他の既存カスタマーチームにパワーユニットを供給しなかった場合、パワーユニット製造者は、その唯一の排他的な裁量により、 以下の第８項の規定を条件として、新規カスタマーチームに適用される支払い条件（技術規則付則３の第一表の関連欄で「EXC」に指定される供給枠に入らない追加品目およびサービスの価格を含むが、以下の価格の定義に合致して決定される価格は除く）を決定する権限を有する。

   1.3 第１項の適用または解釈に関する紛争が発生した場合、ＦＩＡは、パワーユニット製造者がカスタマーチームと締結した契約のコピーを要求する権利を有する。ただし、かかる契約が新たなカスタマーチームに開示されることがなく、ＦＩＡが厳格な慣例法の守秘義務を遵守するこ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、その唯一の排他的裁量により、パワーユニットの供給期間を以下のように決定する。

   2.1 期間は１回の選手権シーズンよりも短くてはならない。さらに

   2.2 ３ヵ年の選手権シーズンを超えてはならず、また、２０２５年選手権の終わりを超えてはならない。ただし、パワーユニット製造者と、新規カスタマーチームが合同で合意する場合はその限りでない。

3. パワーユニット製造者は、新規カスタマーチームがパワーユニット製造者の名称を使用するか、あるいは白ラベル／ノーブランドで運営し、その目的のため次の通り別の名前を使うかどうかを、その唯一の排他的な裁量で決定する：

3.1 この異なる名称の使用は、常にパワーユニットの製造者が事前に合意すること。その合意は不当に保留されてはならない。そして、

3.2 新規カスタマーチームからの要請を受けずに白ラベル／ノーブランド供給が要求された場合、パワーユニット名を使用することにより新規カスタマーチームと第三者との間で合意する商業契約が締結された場合を除き、この供給は新規カスタマーチームに対して追加料金負担を発生しない。その場合、パワーユニット製造者と新規カスタマーチームは誠意を持って交渉を開始し、追加料金とみなすことができる商業契約によって生み出された収益の公正かつ合理的な部分について一般的に合意すること。

3.3 新規カスタマーチームによって白ラベル／ノーブランド供給が要求され、パワーユニット製造者によって同意された場合、この供給は新規カスタマーチームに対して追加料金を発生する場合がある。 そのような料金はパワーユニットの製造者の唯一の排他的な裁量で公正かつ合理的な方法で決定される。

4. 新規カスタマーチームは、将来のパワーユニットの供給のために別のパワーユニット製造者との間で拘束力のある契約やオプション（含複数）がない旨の保証を提供するものとする。新規カスタマーチームは、パワーユニット製造者と締結された契約期間の一部と矛盾する部分がある限り、かかる契約やオプション（含複数）を解約することを要求される。

5. 新規カスタマーチームは、（パワーユニット製造者が合意しない限り）自動車製造者またはその関連企業のうち、特に選手権に参加する目的で設立されたものであってはならない。

6. 新規カスタマーチームは、（パワーユニット製造者が合意しない限り）パワーユニット製造者が実施する自動車製造者の中核的事業と競合している企業とのスポンサーシップ契約を締結してはならない。

7. 新規カスタマーチームおよび／または新規カスタマーチームの上級役員、取締役または受益権のある株主は、いかなる時にも（ｉ）公式のＥＵおよび/または米国の公表された制裁リストに記載または含まれていないこと。（ii）起訴されるべき刑事犯罪で有罪判決を受けていないこと。（iii）詐欺、マネー・ロンダリング、暴行、またはテロ活動に関連して政府または政府機関によって有罪判決を受けていないこと。および／あるいは（iv）破産宣告されていないこと。および／あるいは（ｖ）パワーユニット製造者の妥当な見解で、パワーユニット製造者の評判に害を及ぼす他の特定の活動をしていないこと。この条項はまた、パワーユニット製造者にも相互に適用される。

8. 技術規則付則３の第一表の関連欄および指定された「INC」に記載されているパワーユニット供給枠は、設定価格で新規カスタマーチームに供給されるものとする。

技術規則付則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カスタマーチームの間で合意される）の供給には、追加料金が発生し、その金額は、パワーユニット製造者によって既存のカスタマーチームに適用される金額と実質的に同じであること。パワーユニット製造者が他の既存カスタマーチームにパワーユニットを供給しなかった場合、パワーユニット製造者は、上記で述べた追加的な品目およびサービスの価格を、選手権における部品およびサービスの供給のための市場にて一般に認められ尊重されている先例に基づき決定すること。

9. ＦＩＡは、役員、取締役、受益権のある株主を含む新規カスタマーチームが、ＦＩＡが知りうる限り、常にＦＩＡ国際モータースポーツ競技規則に違反を犯していない優良であることを、書面によりパワーユニット製造者に確認するものとする。

10. 各シーズンの供給契約に基づく（直接または間接的な支払保証の）料金支払いは、（パワーユニット製造者と新規カスタマーチームとの間に別段の合意がない限り）代替策として行われ、既存カスタマーチームまたはそのファクトリーチームとの契約条件にかかわらず、次の４回に分割される：

－ 供給契約の署名日に２５％、

－　供給年前のカレンダー年の１０月３０日までに２５％、

－　選手権シーズンの開始前に３０％、そして、

－　選手権のＦ１競技第５戦前に残りの２０％。

10.1 １００,０００ユーロを超える金額の支払いが延期された場合、パワーユニット製造者は、新規カスタマーチームに書面で違反の通知をし、ＦＩＡおよび商業権所有者にコピーを提出するものとする。この通知を発行してから３０日以内に、新規カスタマーチームがこの違反をパワーユニット製造者（ＦＩＡおよび商業権所有者の関与の有無にかかわらず）を満足するまで解決しなかった場合、パワーユニット製造者は、当該新規カスタマーチームへの書面による通知、ＦＩＡおよび商業権保有者への通知コピーの提供によって供給契約を直ちに終了するか、または新規カスタマーチームへのパワーユニットの供給を一時中止することができる。

10.2 パワーユニットの納入義務に違反した場合、または供給契約に基づいて新規カスタマーチームに追加品目またはサービスを供給する義務に違反の場合、その新規カスタマーチームは、パワーユニット製造者に書面による通知をＦＩＡおよび商業権保有者への通知コピーの提供によって、送達することができる（ただし、新規カスタマーチームがそれ自体未払いを含む契約に違反していない場合で、その未支払いがパワーユニット製造者の供給契約の違反により正当化されている場合は除く）。この通知を発行してから３０日以内に、パワーユニット製造者がこの違反を新規カスタマーチーム（ＦＩＡおよび商業権所有者の関与を伴っているか否かにかかわらず）を満足するまで解決しなかった場合、新規カスタマーチームは、パワーユニット製造者への料金の支払いを停止する権利を有する。

11. 新規カスタマーチームおよびパワーユニット製造者は、その関連会社および/またはそれぞれの上級役員、従業員、取締役および株主も、公共の評判、友好または供給契約の相手方の好意的な名前またはイメージを直接的に傷つけ、損害を与えたり、または評価を害したりする、いかなる措置も取らず、および／あるいは不作為、欺瞞、誤解、または侮辱的もしくは否定的なコメントをしてはならない。

ｄ）競技規則第８条３項の規定にかかわらず、ＦＩＡが別段の合意をしない限り、公認されたパワーユニットの各製造者は、Ｔが（ｂ）項に定義されている（Ｔ＋１）チーム以上のパワーユニットを直接的または間接的に供給することはできない。 そのような同意は、他のパワーユニット製造者のうちの１つ以上がそのＴチームよりも少ない供給をしている場合には与えられない。

ｅ）パワーユニットの供給を停止する。

パワーユニットの供給を停止することを希望する公認パワーユニットの製造者は、そのパワーユニットがもはや供給されない年の前年の１月１日までにＦＩＡにその旨を通知しなければならない。

ｆ）ＦＩＡは、本付則の重大な違反の主張がなされた場合、または本付則の義務に重大な不履行があると主張された場合、パワーユニット製造者と誠意をもって積極的に協議し、１ヶ月以内に友好的解決策を講じることができない場合、当該パワーユニット製造者をＦＩＡ国際法廷に手続きを行う権利を有する。国際モータースポーツ競技規則および懲戒規律および裁判規定の規則に基づき、国際法廷が、パワーユニット製造者が重大な違反をしたか、またはｂ）項および／またはｄ）項に従わなかったと裁定した場合、国際法廷は、課すことの権限を有する他の制裁を除き、当該パワーユニット製造者に罰金（額は１５百万ユーロ以下とし、場合によっては該当する場合のメリットと状況に応じて決定される）を課すことができる。

定義

新規パワーユニット製造者：２０１４～２０２５年の期間内に連続しているか否かにかかわらず、最初の２回の選手権シーズン（またはその一部）において、パワーユニット製造者は、この付則の意味範囲で新規パワーユニット製造者とみなされる。

自動車製造者：過去１２ヶ月間に少なくとも３,０００台生産された（国際モータースポーツ競技規則で定義されている）自動車の少なくとも１つのモデルの製造者。

自動車製造者の中核的事業：自動車製造者による自動車の設計、製造、販売（国際モータースポーツ競技規則の定義による）。

価格：

１５００万ユーロ（パワーユニット製造者と新規カスタマーチームの間で別段の合意がない限り）。

上記にかかわらず、設定価格は、供給契約の下でパワーユニット製造者への支払義務に違反しているカスタマーチームには適用されない。

価格は、パワーユニットの製造者およびＦＩＡによって誠意を持って再検討され、Ｆ１統括団体が、パワーユニットの供給に関わる財務条件に重要な影響を及ぼすパワーユニットの技術および競技規則[1]への変更を決定した場合修正される（ただし、当該変更が、協議の日時点で、対応する選手権にパワーユニットを供給しており、その後の選手権シーズンに競技参加者にパワーユニットを供給することを止める意図を正式に発表していないパワーユニット製造者の少なくとも７５％が支持する場合は除く）。

[1]「パワーユニットの技術および競技規則 - Power Unit Technical and Sporting Regulations」（2022年のF1技術および競技規則に基づく）は以下で構成される：
- F1技術規則：第2条7項、第2条8項、第5条、第16条および付則3から付則4まで。
- F1競技規則：第25条および第28条、付則6および付則8。

付 則 7

空力テストに関わる制約事項（ＡＴＲ）

ＡＴＲ、および空力テストに適用される定義と規則は以下の通り：

１．一般条件

a. 制限を受ける風洞実験とは、競技参加者あるいは競技参加者の提携者が、および／あるいは競技参加者、もしくは競技参加者の提携者と契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体が、走行に付随する空気流により直接的にあるいは間接的に発生する一切の力、変位、圧力分布あるいは空気流方向を計測、観察または推察するために、Ｆ１車両あるいは従属構成部品の模型を実験環境において行う実験を言う。

b. 制限を受ける風洞実験の対象となるＦ１車両または従属構成部品の３次元表現は、物理的またはデジタル的に定義され、本条の目的上、制限付き空力試験ジオメトリ（ＲＡＴＧ）とみなされ、本条で特に許可されている場合を除き、追加、削除、変化、修正を行ってはならないものとする。ＡＴＲで認められているＲＡＴＧの数や性質の制限を覆すことを目的とした制限を受ける風洞実験方法を防ぐために、以下が適用される：

i. ＲＡＴＧの目的は、シミュレーションされた流れ場全体で空力的な依存性を維持したまま、単一の新しいジオメトリの空力評価を可能にすることである。ＲＡＴＧの従属構成部品について空力的に独立した結果を導き出そうとする試みは、最初のシミュレーションやテストにおいても、その後のシミュレーションやテスト条件の変更においても、認められない。また、境界条件あるいはそれに類似するものなどを利用して、ＲＡＴＧを組み合わせた場合の効果を、新たなＲＡＴＧを発生させることなく推測しようとすることも認められない。境界条件を利用して、使用中のＲＡＴＧとは異なるジオメトリの流体への影響をシミュレートすることはできない。

ii. 表現に車両中心面の両側に車体の外面に属する面が含まれている場合、これらはこの面に対して対称でなければならない。ただし、技術規則第３条１３項に定めるホイール車体は例外とする。パワーユニットの冷却に直接関連する部分や、第３ｄ項（横揺れと操舵）および第４項で認められている車両の姿勢の変化については、最小限の例外が認められる。

iii. ＲＷＴＴの許可された自由度およびＲＣＦＤの変更を除き、ＲＡＴＧの一部をＦ１車両以外のジオメトリに置き換えたり、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の修正をシミュレートする、またはシミュレートしようとする行為は、新しいＲＡＴＧとみなされる。

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からジオメトリを削除し、削除されたジオメトリから生じる流れ場を再現するために、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配置することで作成することができる。この場合、セクション内のジオメトリが親ＲＡＴＧと同一であれば、新しいＲＡＴＧとはみなされない。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で置き換えることができる。

v. ＲＣＦＤに使用され、親ＲＡＴＧからジオメトリ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とみなされることなく、その後に形状的に修正することはできない。セクション（またはサブモデル）の作成過程で追加され、除去されたジオメトリ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とみなされることなく、親ＲＡＴＧから生成されたもの以外の境界条件またはプロファイルに変更することはできない。

vi. 表現に複数のＦ１車両のコンポーネントを表す面が含まれている場合、それは同等の数のＲＡＴＧと解釈される。ＲＷＴＴの許可された自由度およびＲＣＦＤの変更を除き、Ｆ１車両の表現の相対的な位置を後から変更する場合は、Ｆ１車両の表現の数に相当する新しいＲＡＴＧとみなされる。

vii. ベースラインＲＡＴＧとは、比較のために適宜選択される基準と定義される。

c. 空力実験期間（ＡＴＰ）とは、本条の制限を評価するための連続したカレンダー週の期間である。１つのＡＴＰが終了するとすぐに新しいＡＴＰが始まり、その間に空白はない。
１年に６回のＡＴＰがある。これらの期間の日付は以下の通り：

i. ピリオド１は、１月１日に開始し、第９週の終わりに終了する。

ii. ピリオド２、３、５は、それぞれちょうど８週間とする。

iii. ピリオド４は、第２４条８項に記載された夏季工場閉鎖を含む１０週間とする。

iv. ピリオド６は、１２月３１日に終了する。

上記の定義では、週は月曜日に始まり、第１週はカレンダー年で４日以上の最初の週であると仮定する。

例外的に、ＦＩＡはこれらの制限に影響を与える可能性のある変化や出来事に応じて、絶対的な裁量でこれらのＡＴＰを改訂する場合がある。

d. 本条において、車体、懸架サスペンションという言葉は、技術規則の第３条および第１０条で規定されているものと同じ定義を持つ。

制限を受ける空力実験中に取得したデータは、本条の制限に従って利用可能な制限付き空力実験を利用して取得した競技参加者のみが利用できるものとする。

２．制限を受ける風洞実験（RWＴＴ）

ＲＷＴＴは、競技参加者がＦＩＡに指定した風洞施設のみを使用して実施される。各競技参加者は１２ヶ月の１期間に使用する１つの風洞のみを指定することができ、それをＦＩＡに書面にて宣言する。新規エントラントは、正式に競技参加者となった日の７日後以内に指定を行わなければならない。次の指定は少なくとも１２ヶ月おかなければできない。指定には、施設の場所、特有の識別、および使用されるモデルのスケールとＲＡＴＧが含まれていること。
ＦＩＡはその絶対裁量にて、競技参加者が指定した風洞が損傷により長期間に渡って使用できなかった場合、あるいは代替の風洞を評価する目的で、早期の指定あるいは一時的な指定を認める。
定期的なメンテナンスや交換を除き、異なる施設が使用されようとしている場合、あるいは現行施設が変更を受けた、あるいは改良された場合、変更から１ヶ月以内、または実験期間報告書の提出時のいずれか早い時期に新たな宣言が、ＦＩＡへ提出されなければならない。

疑義を避けるため、競技参加者に代わって、あるいは競技参加者利益のために提携者が、また競技参加者の契約人あるいは競技参加者の提携者と契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体が実施するＲＷＴＴは、競技参加者が指定する風洞で実施されなければならない。

a. ＲＷＴＴの制限は、ＲＷＴＴの実行回数、風洞の占有時間、風洞のウインド実時間となる。

i. ＲＷＴＴ中、１回の施設稼働は風洞対気速度が５ｍ／秒を上回るごとに開始されたと見なされ、その後最初に風洞対気速度が５ｍ／秒を下回った時に終了したものとみなされる。

ii. ＲＷＴＴの間、一旦風洞対気速度が５ｍ／秒を超えて上がったならば、ＲＡＴＧは、風洞対気速度が１ｍ／秒を下回るまで固定され変更されないままでなければならない。

iii. ＲＷＴＴ稼働と稼働の間には、ＲＡＴＧおよびモデルの詳細な変更が認められる。

b. ウィンド実時間とは、ＲＷＴＴについて風洞対気速度が１５ｍ／秒を超える時間をＡＴＰで合計した時間で

あると定義される。

c. ＲＷＴＴ中、最初の占有シフトは、所与のカレンダー日に風洞対気速度が初めて５ｍ／秒を上回った時点で開始し、競技参加者の申告により、同一のカレンダー日で風洞対気速度が５ｍ／秒を下回った時点で終了したものと見なされる。第２の占有シフトは、第１回目の占有シフトの終了後、風洞対気速度が初めて５ｍ／秒を上回った時点で開始し（同一のカレンダー日）、同一のカレンダー日で最後に５ｍ／秒を下回った時点、あるいは稼働がまだ続行されている場合にはそのカレンダー日の終了時点のいずれかで終了したものと見なされる。１日のうちに占有できるのは２シフトのみである。

d. 風洞の故障やその他の不可抗力が証明された場合、ＦＩＡはその絶対的な裁量により、結果として失われたものを補うために、追加の占有を許可することを検討する。

e. 疑義を避けるために、競技参加者の提携者が、および／あるいは競技参加者もしくは競技参加者の提携者と契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体が競技参加者のためにＡＴＰの間に実施する、一切のＲＷＴＴは、競技参加者がシミュレーションを実施したかのようにこれらと同様の制限を受ける。

３．ＲＷＴＴの許可された技術

ＲＷＴＴ中は以下の制限が適用される：

a. テスト流体として大気圧の空気を使用する風洞のみ許可する。ＲＡＴＧとモデルまたは接地面のヨー軸を中心とした回転以外に、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されない。密閉されたセクションの風洞では、空気の流れの均一性を向上させるために垂直な壁や天井を適応させることが認められている。風洞内の空気を使用して流体を可視化する粒子画像流速測定システムは許可される。

b. ＲＷＴＴはフルサイズの６０％より大きいスケールモデルを使用して実施されてはならず、またスケールモデルおよびＲＡＴＧと比較計測して５０ｍ／秒を超える対気速度で風洞にて実施されてはならない。さらに、制限を受ける風洞実験の間、スケールモデルおよびＲＡＴＧに対して測定された風洞対気速度の変化率の大きさは、４.５ｍ／平方秒未満でなければならない。風洞対気速度の変化率は、風洞対気速度の微分値として定義され、各風洞対気速度のランプアップおよびランプダウンフェーズの間に各サンプルを中心とした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、風洞対気速度が、１５ｍ／秒と実行中の最大風洞対気速度の９５％の間で変化する期間として定義される。

c. ＲＷＴＴ中、１回の稼働につき１台の模型およびＲＡＴＧのみが使用でき、２４時間の間に１競技参加者が使用できる模型は２つまでで、１回のみの模型変更が認められる。疑義を避けるため、本条文内で言う模型とは、基準の背、モーターおよび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（２０２３年１２月１日から２０２５年1月１日までの間）を防止するため、ＲＷＴＴは２０２３年、２０２４年、または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使用してのみ実施することができる。空気ダクト通過を最小限に抑えたブレーキシステム構成部品の開発を目的としたダイノ試験を除き、またそのようなテストがボディワーク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（または、いかなる形であれ付随的なデータや知識を提供するものではない）ことを条件とし、２０２６年Ｆ１技術規則、またはＦＩＡが提案する２０２６年のボディワークジオメトリーおよびコンセプトの草案および／または公表版に部分的または全体的に準拠する、および／または実質的にそれらに由来する車両ジオメトリーを使用して風洞実験を実行することはできない。

d. ＲＷＴＴの実行中にモデルとＲＡＴＧに許される自由度は以下の通り：

i. ホイール軸を中心としたホイールの回転

ii. 接地面に対する車高およびロール角の変化、およびそれに伴うＲＡＴＧサスペンションを表す要素の関節

の動き

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. フロントホイールのステアリング

v. 入射空気流および／または接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節

viii. トップリアウイングの最後端部と最上端部の要素の入射角の調節
ix. センサーの調整または操作
x. 流体可視化液体の適用

e. モデルおよびＲＡＴＧの姿勢の変化は、フルサイズのＦ１車両の０.０３３ｍ／ｓに相当するスケールを超えるフロントまたはリアアクスルの中心線における車高の変化を必要とする速度、および／またはヨー軸またはロール軸を中心とした回転が１.０ｄｅｇ．／ｓを超えて行われるような速度で行われることはできない。

f. 非剛体の風洞用タイヤをＲＷＴＴに使用する場合は、指定タイヤ供給業者のみが製造することができる。さらに、ＲＷＴＴ中にタイヤの形状を積極的に変化させる装置は、コンタクトパッチに作用する垂直および横方向の荷重の結果以外は認められない。タイヤの圧力制御は許可されているが、コンプリートホイールの内部には単一の固定されたガス容積しか存在してはならない。コンタクトパッチ（接地面）の摩擦を軽減するために、風洞タイヤに直接的または間接的に潤滑剤を塗布するシステムは許可される。

４．制約を受けるＣＦＤ（ＲＣＦＤ）シミュレーション

ＲＣＦＤは計算流体力学（ＣＦＤ）シミュレーションは、競技参加者あるいは競技参加者の提携者が、および／あるいは競技参加者、もしくは競技参加者の提携者と契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体が実施する、Ｆ１車両については気体の流れのシミュレーションであり、パワーユニットシミュレーションとして類別されるものではない。パワーユニットの大気取り入れダクトに始まりパワーユニットを通り排気テールパイプの出口を終了とする範囲内の、パワーユニット冷却または潤滑システム内にある流れ、空気、空気／燃料混合気、燃焼プロセスまたは燃焼生成物のシミュレーションはすべてパワーユニットシミュレーションと分類される。

疑義を避けるために、ＣＦＤシミュレーション（上記に定義されるパワーユニットシミュレーション以外）がＦ１車両に関する気体の流れについての情報を競技参加者あるいは競技参加者の提携者に、直接的にまたは、契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体を通じて露呈してしまう場合、それはＲＣＦＤシミュレーションである。例えば；１：１スケール以外の縮尺で実施される、または気体以外の流体を使用するいかなるＣＦＤシミュレーションも、フルサイズのＦ１車両に関する気体の流れについての情報を露呈してしまうのであれば、それでも、ＲＣＦＤシミュレーションである。

a. ＲＣＦＤシミュレーションは前処理、模擬過程の解法部分およびシミュレーションの結果の後処理を参照する。

i. 前処理とは、シミュレーションのためのメッシング、分解、セットアップをいう。

ii. 解法とは、流れを記述する方程式の解を計算するプログラムであり、シミュレーションの拡張や、追加の数値計算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、流速、せん断応力、流線、渦度の計算など、数値処理を必要とするフローソリュ

ーションの表現の生成をいう。これらの情報を表示するビデオや画像の生成、および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）のあらゆる形態またはアプリケーションは、この定義に含まれる。

ＲＣＦＤの間またはそれに先立ってＲＡＴＧに加えられる変更は、その姿勢（車高、横揺れ、偏揺れ、操舵および関連するタイヤの形状またはコンタクトパッチ）、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端部および最上端部のエレメントの入射角のみである。さらに、姿勢の変化によってフロアボディワークおよび／またはプランクアセンブリとシミュレートされた地面との間に交差が生じる場合、局所的トリムはフロアボディワークおよび／またはプランクアセンブリに対してのみ許可される。トリムは交差を削除するために必要な最小限でなければならず、下から見えるようにし、ＸＦ＝４００とＸＲ＝０の間になければならない。疑義を避けるために、上記ii. のプロセスのいずれかの段階または一時停止中にＲＡＴＧに他の変更が加えられた場合（モーフィング、または別のジオメトリを再現する目的で境界条件を追加または置換するなど）、変更が発生するたびに新しいＲＡＴＧをカウントしなければならない。

ＬＴＣ、ＴＲＣ、またはＯＳＣに分類され、技術規則の第３条１３項２で定義されたドラム容積と第３条１３項３で定義されたスクープに完全に含まれ、ＹＷ＝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限り認められる。

表面格子および体積格子の解像度とタイプの変更は、１：１の車にスケールされた０.５mmの公差で全く同じ形状を解決して解く目的であれば、遠視野領域の範囲、風洞環境とトラック環境の間でのシミュレーションの変更、初期化、境界条件、ソルバーの設定、手法の変更と同様に認められるものとする。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、"遠視野"とは、Ｆ１車両または１：１の車両に縮尺された従属構成部品のどの部分からも１m以上離れていると考えられる。

ＲＡＴＧは、車両中心平面の片側のみに形状があり、その平面上で対称境界条件を使用するＲＣＦＤで使用することも、車両中心平面の両側に形状があり、第１項ｂ.iiの幾何学的対称性の要件に従うＲＣＦＤで使用することもできる。これらの２つの表現を変更しても、新しいＲＡＴＧとはみなされない。

気体以外の計算領域（連成構造解法要素および共役伝熱固体モデルを含むが、これに限定されない）の追加は、ＲＣＦＤの実施中または実施前にＲＡＴＧ自体に幾何学的な変更が行われない限り、ＲＡＴＧの変更とはみなされない。

すべてのＲＣＦＤの解法部分は、同種の処理装置を含む計算資源で、競技参加者がＦＩＡに指定したもののみを使用して実施しなければならない。各競技参加者は、ＲＣＦＤの解法部分のシミュレーションに使用する目的の計算機資源を書面でＦＩＡに申告しなければならない。ＲＣＦＤシミュレーションからの解放部分からの浮動小数点、固定小数点、整数演算は、ＣＰＵコア上でのみ実行する必要があり、ＣＰＵコアからオフロードすることはできない。

b. 競技参加者によるＦＩＡへの計算資源の申告には、以下が含まれなければならない。

i. コンピューターまたはクラスター証明、製造者、モデルおよび場所、処理装置の製造者、名称および固有の完全なモデル番号

ii. 当該計算資源に含まれる処理ユニットコアの数

iii. 各処理装置が１００％ＣＰＵ負荷で操作するよう設定されたプロセッサ速度（ＣＣＦ）。意図的なアンダークロックを防止するために、この値は製造者の仕様書に記載されている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。

宣言された計算資源の仕様は、すべての競技参加者が非独占的に利用できるものでなければならない。

d. すべてのＲＣＦＤの解法部分または部分に使用される計算資源の量は、メガ・アロケーション・ユニット時間（ＭＡＵｈ）で測定され、以下のように計算される：

ＡＵｈ＝　　（ＮＣＵ　＊ＮＳＳ＊ＣＣＦ）／３６００

式中の：

ＡＵｈ＝　　ＣＦＤソルバーの実行に割り当てられた単位時間の合計数。割り当て単位時間は、１時間のリソース割り振り単位の使用を表す（および１×ＭＡＵｈ＝１，０００，０００×ＡＵｈ）。割り当て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ソルバー実施中の間に達成されたクロック周波数処理装置最大ギガヘルツ値。これは以下の１つに基づき、実行中、理論上達成可能な最高周波数である：

ｉ）処理装置製造者の仕様からの標準またはベースクロック周波数値（実行中にオーバークロックあるいは上位モデルが使用されていない場合）。

ⅱ）最大「ターボ」、「ＨＰＣ」あるいはその他の上位モデル周波数値。

ⅲ）最大オーバークロック周波数値。

ＮＣＵ＝　　ソルバー実行中に使用される処理装置コアの数。同じ物理コア上で同時にスレッドが実行されるマルチスレッドの影響は無視される。

ＮＳＳ＝　　実行中に経過したソルバー・ウォールクロック秒の数。演算の間のメッセージ経過時間も含まれなければならない。

この演算の監査に必要なすべての情報は、ＣＣＦ値を含め実行中からの出力により提出されること。

e. 非ＲＣＦＤは、競技参加者により実施することができる。ただし、

i. それらシミュレーションが３０ヶ月を超える以前にＣＦＤでシミュレートされた独自のＲＡＴＧを使用し、ＣＦＤ手法を最適化する目的であること；あるいは

ii. ＦＩＡが承認したＣＡＤジオメトリを使用し、公平で透明性のある方法ですべての競技参加者に提供し、ＣＦＤ手法を最適化する目的であること；あるいは

iii. iv.に準じ、将来の規則の発展に貢献することを唯一の目的として、その目的のために適用されるＦＩＡ承認のジオメトリーを使用、あるいは修正の基礎として、３０ヶ月未満にＣＦＤでシミュレーションされた独自のＲＡＴＧが使用される。

iv. 将来の規定のための非ＲＣＦＤは、そのような非ＲＣＦＤの完全なリストと詳細（ジオメトリー、姿勢、流動条件を含むがこれらに限定されない）が作業実施前にＦＩＡによって承認され、結果の完全な報告内容はＦＩＡを通じてすべての競技参加者に公開され、チーム固有の知的財産を共有しないことが条件となる。

v. 上記の指定された計算資源のみを使用して実行されること。

vi. 独自のＲＡＴＧまたはＦＩＡが承認したジオメトリーを変更、追加、削除、変形、修正しないこと。ただし、このＲＡＴＧまたはＦＩＡが承認したジオメトリーの変更をシミュレートしようとしないことを条件に、ＣＦＤサブモデリング手法を開発する目的で、ＲＡＴＧまたはＦＩＡが承認したジオメトリーの要素を境界条件で置き換えること、または、ジオメトリーの変更が明示的に許可され、将来の規則の発展のためにＦＩＡによって事前承認されている場合は例外として認められる。

疑義を避けるため、競技参加者に代わって、あるいは競技参加者の利益のために提携者が、また競技参加者の契約人あるいは競技参加者の提携者と契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体が実施する非Ｒ

ＣＦＤも、３０ヶ月を超える以前に競技参加者によってＣＦＤでシミュレートされた独自のＲＡＴＧまたはＦＩＡ承認のジオメトリを使用して実施されなければならない。

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（２０２３年１２月１日から２０２５年１月１日までの間）を防止するため、ＲＣＦＤは２０２１－２０２５年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み実施することができる。ブレーキシステム構成部品および関連するテストリグの開発のみを目的とする場合を除いて、ボディワークとして分類される部品またはシステムの開発は除き、２０２６年Ｆ１技術規則またはＦＩＡが提案する２０２６年車体ジオメトリーおよびコンセプトの草案および／または公表版に部分的または全体的に準拠する、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ＲＣＦＤシミュレーションを行うことはできない。

f. ３０ヶ月を超える以前にＣＦＤでシミュレートされた独自のＲＡＴＧ、あるいはＦＩＡ承認のジオメトリを使用する非ＲＣＦの場合、以前にＣＦＤで解決したものあるいはＦＩＡが承認したＣＡＤモデルまたはリストで表現されているジオメトリと全く同一のジオメトリーを再生成する目的のみの、ジオメトリーの操作（例えばＣＡＤのクリーンナップあるいはメッシュ生成ソフトウエア）のみが認められる（１：１スケール車両に対して１.５ｍｍまでの公差）。この公差はソフトウエアの補正および処理過程に生じたジオメトリー細部の意図されていない偶発的変化を許容するためにのみ導入されている。疑義を避けるため、車両挙動の静的変化（乗車高、横揺れ、偏揺れ、操舵、および関連のタイヤ形状あるいはコンタクトパッチ）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端部および最上端部のエレメントの入射角は認められる。さらに、ＦＩＡ承認のジオメトリーを使用する場合、ＦＩＡは車体の追加入射角変更（「アクティブ・エアロダイナミクス」）を承認することがあり、ＦＩＡ承認ＣＡＤファイルおよび関連文書に明確に記載される。

g. 表面格子および体積格子解像度、格子型の修正に加え、遠視野領域の程度変更は、風洞環境とトラック環境の間でのシミュレーションの変更することを含めて認められる。

h. ＲＣＦＤの制限値は、ＣＦＤシミュレーションの進歩を考慮して、定期的に改訂される。

５．空力テストに関わる制約事項（ＡＴＲ）についての例外

a. Ｆ１車両が競技で行った空力テストや、競技規則第１０条で定義されたトラックテスト中およびトラックテストで行った空力テストはすべて、制限付き空力試験とはみなされない。

b. 熱を空気に放出するパワーユニットの熱交換器の開発のみを目的とした風洞実験や、パワーユニットの吸気ダクトから始まり、パワーユニットを通過し、排気テールパイプの出口で終了する境界線からのパワーユニットの運転は、試験中に空力の直接的または間接的な測定が行われないことを条件に、制限付き空力試験とはみなされない。この文脈では、ダクト内の圧力および流量の測定は、空力の測定とは見なされないものとする。

c. Ｆ１車両あるいは従属構成部品の定常状態およびダイナミックエンジンダイナモメーター作業は制限付き空力試験とはみなされない。ただし以下を条件とする：

i. 試験に使用された車体に、フロント・ウィング・アセンブリ（技術規則第３条９項に記載されている）がない、あるいはリアウイングアセンブリ（技術規則第３条１０項に記載されている）がないこと。

ii. 空力あるいは流動場の特性を直接的にも間接的にも測定するよう設計された装置は、使用させる施設に一切搭載されない。

iii. 車両あるいは従属構成部品に、記録され得た偶発的な空気流から、直接的にも間接的にも生じることになった外部の気流の変位、圧力分布または空気流方向を計測することができる、一切のセンサーが搭載されない。記録ファイルは、要請があれば、独立した監査査察の間に、利用可能でなければならない。

iv. 排気システムから出たガス流が、一切の車体構成部品に当たる前にテストエリアからダクトで排出される

こと（排気ガスそのものは除く）。

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、および圧力感知装置（ピトー管、多方向プローブ、キール管など）の開発と較正のためにのみ行われる風洞実験で、これらの試験が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試験したり、何らかの形で付随するデータや知識を提供したりしない場合は、制限付き空力試験とはみなされない。ホイール車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試験のために装着されることがある。

e. 風洞施設構造の調整、あるいは風洞施設構造の開発（ローリングロード、モデル動作システム、空力バランス、風洞モデルスパイン、センサーなどのサブシステムすべてを含む）および手法のためのみのＲＡＴＧを使用する風洞実験は、以下の制約のいずれかに従うことを条件に実施でき、稼働数、ウインド実時間、占有率の累積にはカウントされない。

i. ＲＡＴＧのフロントウィンググループとリアウィンググループは、テスト中、風洞から取り外されなければならない。それに代えて、ウィング グループの一方または両方をモデルに残すこともできるが、残った各グループには、ＦＩＡがこの目的のために承認したブラフカバーを装着しなければならない。フロントウィンググループおよびリアウィンググループは、それぞれ技術規則の第３条９項および第３条１０項に記載されている車体とみなされる。

ii. １２ヶ月を超える以前の、あるいはこの目的のために提供されたＦＩＡ承認のＣＡＤジオメトリに相当するＲＡＴＧを使用し、この以前にテストされたＲＡＴＧまたはＦＩＡ承認のジオメトリに変更を加えないこと。

監査の際、競技参加者は、裏付けとなるデータを作成することで、そのようなテストに準拠していることを証明するよう求められることがある。

疑義を避けるために、上記以外の車体部品を開発するための風洞実験は、空力測定を行わない場合でも、制限付き空力試験の定義に含まれる。

６．制限、報告、査察および監査

a. ＲＷＴＴとＲＣＦＤの制限は以下の表の通り：

i. Ｐは、最初の３回の空力試験期間における前年のコンストラクターズ選手権での競技参加者の最終順位、または、最後の３回の空力試験期間の３回目の空力試験期間の最終日終了時点での現行コンストラクターズ選手権での順位。

ii. Ｃは、各競技参加者のＲＷＴＴおよびＲＣＦＤの制限値を得るために、様々なパラメータに乗じる必要のある係数（パーセンテージで表される）である。ＲＷＴＴ稼働およびＲＡＴＧでは、乗算の結果は最も近い整数に切り上げられる。

C=100%に対する風洞実験の制限：

RWTT稼働	**#**	320
RWTTウインド実時間	**時間**	80
RWTT専有	**時間**	400

C=100%に対するCFD制限：

すべてのRCFDの解法または解法の一部に使用される3Dの新しいRATG	**#**	2000
すべてのRCFDの解法部分または一部に使用される計算	**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の開始後に競技参加者に適用されるＡＴＲ制限の変更は、変更が発生したＡＴＰの残り時間に応じて按分して適用される。絶対的な裁量と競技参加者からの要求により、ＦＩＡは変更が発生したＡＴＰで利用可能な制限付き空力試験の過不足を次のＡＴＰで償却または吸収することを認めることができる。

c. ６月３０日の時点で設定されていた選手権の順位が、競技（含複数）の結果の修正に伴ってその後変更され、そのために特定の競技参加者に適用される制限値が変更された場合、ＦＩＡは次のＡＴＰの開始時から、変更された制限値を遵守するために制限付き空力試験を調整することを競技参加者に要求する。ＦＩＡは、その絶対的な裁量により、変更が生じたＡＴＰ期間中に利用可能な制限付き空力試験の過不足を、年末までに償却または吸収することを要求または許可することがある。

d. 各競技参加者は前のＡＴＰのRWＴＴと、ＲＣＦＤについて、当該ＡＴＰ終了後１４日以内に、その詳細をＦＩＡに報告すること。データは、ＦＩＡの指定するフォーマットそのままにて提供されなければならない。その詳細は、技術および競技規則の付則に掲載されている。

e. 遮蔽物のない風洞実験施設の作業スペースの十分な視野に実験モデルが完全に入った状態の風洞施設のデジタルカラー画像ファイルが記録され、収集されたその他データとの参照に使用されなければならない。また、少なくとも１秒単位精度の時計測が実験１回ごとの開始から特有のタイムスタンプで入った状態でコピーが保存されなければならない。

ＦＩＡがその画像を査察のため入手を望む場合はいつでも、フロントウインググループ（技術規則第３条９項に記載）およびリアウインググループ（第３条１０項に記載）が取り付けられているかなどの検証に使用できるよう、十分な画質が保たれていなければならない。例えば１２ヶ月以上古いＲＡＴＧを使った、あるいは承認のウイングカバーを使用したなど、本付則の規則文脈にて「非RWＴＴ」とみなされるその他実験実施があった場合も、その画像も試験の上記状態を検証できるよう、明瞭な視覚参照を提供しなければならない。

f. ＲＣＦＤをＡＴＰの最後まで継続させるために、ＡＴＰでＲＣＦＤの解法または解法部分に使用されたＲＡＴＧは、上記１項および４項の要件に従い、その後のＡＴＰで再度カウントされることなく使用することができる。

g. 各ＲＣＦＤの解法部分または一部を対象とした完全な表面格子およびＦ１車両の表現を含む一切の非ＲＣＦＤは、少なくとも２４ヶ月間、またはＦＩＡの同意を得て早期に削除されるまで、記録および保存されなければならない。ＲＣＦＤまたは非ＲＣＦＤに関連するすべてのデータ（ソリューションモニタリングデータ、遠視野または領域境界に適用される速度および圧力プロファイルの境界条件を含むがこれに限定されない）を参照し、明確かつ一意的に識別できなければならない。これらのデータから、ＲＡＴＧに加えられたあらゆる変更を検証し、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識別することが可能でなければならない。新しいＲＡＴＧとしてカウントされていないＲＡＴＧの後続のセクションまたは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たＲＣＦＤを追跡することが可能でなければならない。

h. RWＴＴの対象となる各ＲＡＴＧ、またはＡＴＰにおけるＲＣＦＤの新規ＲＡＴＧの最大許容数にカウントされる各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記述を行い、評価中の変更の性質を容易に識別できるような明確な記述を記録しなければならない。これらの記述は、上記６．ｄ）項で求められる報告書の一部となる。

i. 競技参加者が採用した制限付き空力試験設備を検証するため、また本付則に規定される制約事項の共通した適用を確実にする方法として、ＦＩＡは風洞とＣＦＤ両方の活動について、独立したベンチマーク査察を随時実施する。このような査察により推奨事項が生じた場合には本付則にその記載が組み込まれる。

j. 競技参加者がＡＴＲの制限に従わなかった場合、ＦＩＡの絶対的な裁量により、その競技参加者のその後の

ＡＴＰ（含複数）に適用される制限が削減されるが、さらなる適切な措置を損なうことなく、関連する制限を超えた量の１０倍に相当する最小の削減が行われる。（例えば、競技参加者がＡＴＰで３２０回の制限付き風洞稼働に対して３２５回の制限付き風洞走行を行った場合、その競技参加者は次のＡＴＰで２７０回の制限付き風洞稼働を行うことしか許されない）。

７．人員の移動

いかなる競技参加者も別の競技参加者との間で、直接であっても外部実体を通じてでも、本条項の要件を回避する目的で、空力学的表面の開発、設計または実験に関わる人員（雇用者、コンサルタント、契約人、出向社員あるいはその他いかなるタイプの恒久的あるいは一時的要員であろうとそうでなくとも）の移動を利用することはできない。ＦＩＡがかかる一切のスタッフの移動が本条項を遵守していることを満足するために、各競技参加者は、技術および競技規則の付則に掲載のテンプレートを使用してＡＴＰの終了時に、すべての関連するスタッフの移動についてＦＩＡに報告し、関与する競技参加者同士の間で、情報、データまたは設計を開示することを避けるために一切の合理的方策を実施したことを立証しなければならない。

付 則 8

パワーユニットテストベンチに関する制約事項

1） エンジンベンチテストの制限

a） 定義：

－ ***エンジンテストベンチ*** : エンジンテストベンチとは、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、実車ベンチのいずれかをいう。

－ ***パワーユニットテストベンチ*** : Ｆ１エンジンの代表となる１気筒を超える燃焼エンジン１基を試験することができるテストベンチ施設セル。テストベンチ構成要素に加えて、以下のパワーユニット及び車両構成要素を含むことができるが、これらに限定される。
- 技術規則付則３の１欄（第５条１項２に定義）に「ＩＮＣ」と記載されている項目。
- クラッチおよびクラッチ作動装置。
- 燃料、エンジンオイル、および燃料とエンジンオイル以外のＰＵ関連液体類。
- 熱交換器およびその関連付属品。（ハウジング、チューブ、パイプ、ホース、サポート、ブラケット、ファスナーを含むがこれらに限定されない）。
- エアフィルターを含み、そこまでのコンプレッサー入口上流にあるＰＵ吸入口。
- このテストベンチに必要な追加項目は、ＦＩＡの独自の判断による。

－ ***パワートレインテストベンチ*** : 燃焼エンジン１基とトランスミッションを一緒に試験することができるテストベンチ設備セル。テストベンチの構成要素、パワーユニットテストベンチに含まれる項目に加えて、以下のパワーユニット及び車両の構成要素を含むことができ、またそれに限定されるものである。
- 技術規則付則３の１欄（第５条１項２に定義）に「ＥＸＣ」と記載されているもの。
- 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部品（ジョイント、グリース、ハウジングなど）。
- ギアボックスオイル用の熱交換器およびその動作に関連する付属品。
- 車両の燃料システム一式
- サバイバルセルまたはサバイバルセルに近いもの。
- 熱交換器またはＰＵ熱環境に出入りする空気の流れを表現することのみを目的とする場合に限り、熱交換器の空気の出入りおよびコンプレッサーの吸入口に関連する車体および空気ダクト、または車体および空気ダクトに近いもの。
- 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施設に単独かつ排他的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。
- ブレーキシステムは動作不可能なもの。
- ＦＩＡの独自の判断により、このテストベンチに必要な追加項目。

－ ***フルカーダイノ（実車ダイノ）*** : 燃焼エンジン１基の試験を行うことが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ていない車両部品が装着されている場合、または
- ２つを超えるパワーテイクオフ／ドライブが使用されているか、またはフロントアクスルにパワーテイクオフ／ドライブが使用されている場合。

－ ***性能および信頼性に関するパワーユニットのテストの唯一の目的*** : 各競技参加者が供給する車両部品や流体類が前カレンダー年に最後に使用された仕様と同じ固定仕様であり、各競技参加者がＦＩＡの明示的な許可を得て１カレンダー年に１回以下の頻度で仕様を変更する場合のある、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したパワーユニットのテスト。競技参加者との新しい供給契約の場合、カレンダー年全体にわたって単一仕様の車両部品または液

体類を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ている車両部品は、どの競技参加者の自動車部品が装着されているかに関わらず、付則８アイテム１ｄ）制限事項に記載されている制限を超える、いかなるタイプのテストについても、すべてのパワートレインテストベンチの操作の合計において、パワーユニットの性能および信頼性をテストすることのみを目的として提供されているものとはみなされない。

本定義における車両構成部品とは、技術規則付則３の１欄（第５条１項２に定義）の「ＩＮＣ」に記載されていないすべての構成部品を指す。

車両システムの制御設定は、テストベンチの信頼性を確保するという唯一の目的のために、ＦＩＡの明示的な許可を得た場合を除き、変更してはならない。

－ ***テストベンチ占有時間*** **:** ２４時間のカレンダー日において、ベンチ内での最初の作業から最後の作業までの時間間隔。作業はシフト制で行うことができるが、１カレンダー日中に占有できるのは２シフトまでとする。最初の占有シフトは、所与のカレンダー日においてエンジン回転数が初めて１０００ｒｐｍを超えたとき、またはエンジン回転数が既に１０００ｒｐｍを超えている場合にはそのカレンダー日の開始時に開始されたとみなされ、同じカレンダー日においてエンジン回転数が１０００ｒｐｍを下回ったときに競技参加者が宣言した時刻に終了する。
２回目の占有シフトは、１回目の占有シフト終了後（同カレンダー日）にエンジン回転数が初めて１０００ｒｐｍを超えたときに開始されたとみなされ、同カレンダー日にエンジン回転数が最後に１０００ｒｐｍを下回ったとき、または走行中の場合は同カレンダー日の終了時に終了するものとする。

－ ***テストベンチ稼働時間*** **:** エンジン回転数が７５００ｒｐｍ以上の時間。

－ ***制限付きパワーユニット試験*** **:** 制限付きパワーユニット試験とは、ＰＵ製造者１社、そのＰＵ製造者の関連団体、そのＰＵ製造者またはその関連団体の代理人または下請業者が、完全または不完全なＦ１ ＰＵの試験環境において、この組立品が発生するトルクまたはこの組立品の機能に関連するパラメータを測定するために、常にエンジンを含む試験を行うことをいう。

－ ***年次走行停止期間*** **:** 占有時間や稼働時間の増加が許されない期間。

－ ***試運転*** **:** ベンチをテストすること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、テストは試運転とみなされる：
- 最低４週間前までにＦＩＡに申告しなければならない。
- ＦＩＡの承認を得ていなければならない。
- ２年以上前のエンジンを使用すること。

ｂ） 施設の制限：

－ ***許容されるパワーユニットテストベンチは以下の通り*** :
水平方向のクランクシャフトを備え、空間に固定されたパワーユニット。
パワーテイクオフ／ドライブは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こと。
テストセルの圧力は、周囲の圧力の±１０ｍＢａｒとする。エンジンの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られる。

－ ***許容されるパワートレインテストベンチは*** :
水平方向のクランクシャフトを備え、空間に固定されたパワーユニット。
パワーテイクオフ／ドライブは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こと。
テストセルの圧力が周囲の圧力の±１０ｍＢａｒとする。エンジンの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られる。

－ ***許可される実車ダイノは***：
水平方向のクランクシャフトを備え、空間に固定されたパワーユニット。
シャシーフォースアクチュエーターを使用しないこと。
テストセルの圧力は、周囲の圧力の±１０ｍＢａｒとする。エンジンの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られる。

ｃ） 実施：

－ 年間の制限を１０週間の期間に分けて行う。

－ １年間の記録時間が年間制限内であれば、１０週間の制限時間を２回、最大２０％超過しても違反とはならない。

－ すべてのベンチタイプについて、単一の制限値とすること（テストベンチの数に対する１つの制限値、占有時間に対する１つの制限値、操作時間に対する１つの制限値）。

－ 承認されたソフトウェア測定に基づく宣言に基づく時間監視（エンジン試験台自動化供給者が開発した、認定されたソフトウェア・アプリケーション・タイムカウンター）。

－ エンジンテストベンチの数：
- 前年の１２月１日以前：ＰＵ供給業者による、カレンダー年に使用され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、および実車ダイノの識別情報（名称、説明、場所）の宣言。これには、その場所、所有者、またはカレンダー年中の使用期間に関わらず、すべてのベンチが含まれる。
- 製造者が立証されたベンチの長期的な故障またはその他の不可抗力に見舞われた場合、ＦＩＡはその絶対的な裁量で宣言または一時宣言の変更を考慮する。
- 各１０週間の期間の終了後２週間以内に
  - ・ 期間中に使用したベンチのＰＵ供給業者による指定。
  - ・ １カレンダー年内のベンチタイプ変更（ＰＵＴＢ、ＰＴＴＢおよびＦＣＤの間での）回数に制限はないが、すべてのベンチが年初に申告したものの中になければならない（ただし、２０２２年７月１日更新宣言の例外の対象となる場合を除く）。
- ＰＵ製造者が採用しているハードウェアを確認し、定められた制限の共通適用を保証する手段として、ＦＩＡは、ベンチ活動の独立したベンチマーク査察を適宜実施するよう手配する。
- 上記で宣言されたエンジンテストベンチの一切は正式に批准された２０２６年技術規則、また、そのような規則がない場合はＦＩＡによって決定された２０２６年選手権に合意された技術規則に準拠するために製作されたパワーユニットの要素一切をテストするために使用することもできる。

－ テストベンチの占有率と定義：
- 各ベンチの占有時間の合計：
  合計占有時間：OCH

$$\mathrm{OCH} = \sum_{n=1}^{n=N} NOCHn$$

  数式中：
  - N＝テストベンチの数
  - NOCHn＝ベンチ番号nの期間中の占有時間数
- ＰＵ製造者は、各１０週間後の１４日後に、トップマネジメントの署名入りの宣言。
- ＰＵ製造者は、ベンチテストの記録をカレンダー年の終了後１ヶ月間保管しなければならない。
- 写真および構成部品の識別記録は、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ように、占有期間ごとに保持しなければならない。

－　テストベンチの稼働時間：
- 各ベンチの稼働時間の合計。
  合計運転時間：OPH

$$\mathrm{OPH} = \sum_{n=1}^{n=N} NOPHn$$

  数式中：
  ▪N＝テストベンチの数
  ▪NOPHn＝ベンチ番号nの期間中の稼働時間数
- ＰＵ製造者は、各１０週間後の１４日後に、トップマネジメントの署名入りの宣言。
- ＰＵ製造者は、ベンチテストの記録をカレンダー年の終了後１ヶ月間保管しなければならない。

ｄ）制限事項：

ベース：

年	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
１年間の最大テストベンチ数	9	9	9	9
１年間の最大占有時間	6000	4000	2800	1600
期間ごとの最大占有時間	1200	800	2800	1600
１年間の最大合計運転時間	750	500	350	200
期間ごとの最大合計運転時間	150	100	350	200
パワートレインテストベンチでの年間最大稼働時間。ここにおける車両構成部品は、ＰＵの性能と信頼性のみを目的として提供されているとして分類できる。	150	100	100	100

このベースダイノ試験の制限には、カレンダー年の競技参加者に対するあらゆる試験（ギアボックス、車両システム、燃料およびエンジンオイルの試験を含むが、これらに限定されない）の提供が含まれる。

ＰＵ供給業者が、２０２２～２０２５年選手権中の使用のため、以下のような独自の車両構成部品を設計する他の競技参加者にＰＵを提供する場合、あるいは独自の燃料またはオイルの供給業者を有する場合、ＰＵ供給業者とＦＩＡとの合意を条件として、構成部品の任意の組み合わせについて、カレンダー年につき、および追加の顧客である競技参加者１名につき現世代のＰＵテストについて３０時間の追加運転時間が割り当てられる。

- ギアボックスおよびギアボックスケース
- タービン入口まで、および／またはタービン出口とウェストゲート（WG）出口以降の排気システム
- 熱交換器、その付属品、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以下で作動する燃料システムとその関連補機類
- ＰＵ制御用のサーボバルブ（含複数）およびアクチュエーター（含複数）を除く、油圧システムおよび油圧式熱交換器

この追加の稼働時間は、付則８アイテム１ａ）*「性能および信頼性に関するパワーユニットのテストの唯一の目的」*に記載された稼働時間の合計には含まれず、具体的かつ排他的に以下の目的で使用される。

- 記載事項の承認
- および／または、パワートレインテストベンチ上で定義された車両構成部品がパワーユニットの性能および信頼性に及ぼす影響を評価することのみを目的とする。

追加の顧客である競技参加者が、そのＰＵ供給業者およびＦＩＡに対して、そのエンジンで使用するために既に公認を取得している燃料および／またはエンジンオイル（含複数）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要求し、ＰＵ供給業者が当該燃料および／またはエンジンオイル（含複数）をレース競技で使用する準備ができていると判断した場合、そのＰＵ供給業者は当該燃料および／またはエンジンオイル（含複数）の承認を求めることができる。本燃料および／またはエンジンオイル（含複数）が承認されると、ＦＩＡは本燃料および／またはエンジンオイル（含複数）の耐久性検証のためだけに、現世代のＰＵテストについて３０時間の運転時間を追加で割り当てることができる。この追加割り当ては、２０２２年の各選手権シーズンで最大２回、２０２３年以降の各選手権シーズンで１回のみ行われる。

いずれの場合も、これらの追加時間は、ＰＵ供給業者と顧客である競技参加者が共同でＦＩＡに申告しなければならない。

上記の追加稼働時間をサポートするための追加占有時間は、８対１の割合で認められる。

ｅ） 例外事項：

試運転活動は、占有時間にも稼働時間にも算入されない。

ＩＣＥモータリング、つまり、点火せずにＰＵＴＢ上で行われた活動や、記録された活動全体で正のトルクを示さない活動は、これらのＰＵＴＢの稼働時間にも占有時間にもカウントされない。

正式に批准された２０２６年技術規則に準拠するために製作されたパワーユニットの要素を使用したテスト活動、またはそのような規則がない場合には、ＦＩＡが決定した２０２６年選手権に合意された技術規定に準拠するために製作されたパワーユニットの要素を使用したテスト活動は、稼働時間にも占有時間にもカウントされない。　このようなテスト活動は、他のパワーユニット開発に利益をもたらすために意図的に行われてはならない。

２） ＥＲＳダイノの制限

ａ） 定義：

－ ***ＥＲＳテストベンチ***：ＥＲＳテストベンチとは、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／あるいはMGUテストベンチのいずれかである。

－ ***ＥＳテストベンチ***：Ｆ１のＥＳの代表となる完全なＥＳをテストすることができるテストベンチ施設セル。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含まれない。

－ ***ＭＧＵテストベンチ***：Ｆ１部品の代表となるMGU（MGU－ＨまたはMGU－Ｋ）を試験することができるテストベンチ施設セル。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外する。

－ ***パワーエレクトロニクステストベンチ***：Ｆ１部品の代表となるＥＲＳコントロールユニットをテストすることができるテストベンチ設備セル。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。

－ ***テストベンチ占有時間***：２４時間のカレンダー日において、ベンチ内での最初の作業から最後の作業までの時間間隔。作業はシフト制で行うことができるが、１カレンダー日中に実施できる占有時間は２シフトのみとする。最初のシフトでの作業は、所与のカレンダー日において、試験システムに出入りする電流が１０アンペア以上になったとき、またはMGUの回転数が１０００ｒｐｍ以上になったとき、またはこれらの基準がすでに満たされている場合にはそのカレンダー日の開始時

に開始されたとみなされ、同じカレンダー日においてこれらの基準が満たされなくなったときに競技参加者によって宣言された時刻に終了する。２回目のシフトは、１回目のシフト終了後（同じカレンダー日）に、試験システムに出入りする電流が１０アンペア以上になったとき、またはMGUの回転数が１０００ｒｐm以上になったときに開始されたとみなされ、同じカレンダー日にこれらの基準が最後に満たされなくなったとき、または実行中の場合はカレンダー日の終わりに終了する。

－ ***テストベンチ稼働時間*** : 試験システムに出入りする電流が１０アンペアを超えた時間、またはMGUの回転数が１０００ｒｐmを超えた時間。

－ ***制限付きＥＲＳ試験*** : ＥＲＳ試験の制限とは、ＰU製造者１社、ＰU製造者の関連団体、ＰU製造者またはその関連団体の代理人または下請業者が、Ｆ１　ＥＲＳシステムの完全または不完全な試験環境において、主要なＥＲＳコンポーネント（ＥＳ、ＣU－H、ＣU－K、MGU－K、MGU－H）の５つのうち少なくとも３つのコンポーネントを常に含めて、このアセンブリの機能に関連するパラメータを測定するために行う試験をいう。エンジンダイノの制限に該当する試験は、この制限の対象外とする。サインオフテストやエンドオブラインテストは含まれる。

－ ***年次走行停止期間*** : 占有時間や稼働時間の増加が許されない期間。

－ ***試運転*** : ベンチをテストすることのみを目的とするダイノ活動。以下の基準を満たした場合、テストは試運転とみなされる。
- 最低４週間前までにＦＩＡに申告しなければならない。
- ＦＩＡの承認を得ていなければならない。
- ２年以上前のアッセンブリーを使用すること。

b） 設備の制限 :

－ ***許可されるＥＳテストベンチは以下の通り*** :
- ＥＳを設置して運転できるすべてのベンチ。
- これには、例えばエンジンのように、他のＰU要素を試験することができるベンチも含まれる。
- 空間で静止しているＥＳ。

－ ***許容されるMGUテストベンチは以下の通り*** :
- MGUを設置し、運転することができるすべてのベンチ。
- これには、例えばエンジンのように他のＰU要素を試験することができるベンチも含まれる。
- 水平方向のシャフトを備え、空間に固定されたMGU。
- MGU－KとMGU－Hは同時に試験することができるが、同じタイプのMGU（すなわち、MGU－KまたはMGU－H）を同時に試験できるのは１台まで。
- ２年以上経過したMGU－KおよびMGU－Hのハードウェアをテストベンチ内でダイナモメーターとしてのみ使用することは許されており、これらは同じく２年以上経過したＣUを用いて制御することができる。これらの機器は、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は使用できない。

－ ***許容されるパワーエレクトロニクステストベンチは以下の通り :***
- ＥＲＳコントロールユニットを設置し、運転することができるすべてのベンチ。
- これには、例えばエンジンのように、他のＰU要素を試験できるベンチも含まれる。
- 空間に静止したＣU

c） 実施 :

－ 年間の制限は、１０週間の期間に分割される。

－ １０週間の期間の制限時間は、年間を通して記録された時間が年間制限内であれば、違反とされる

ことなく、最大２０％まで２回超過することができる。

－ すべてのベンチタイプに対して単一の制限値を設定すること（テストベンチの数に対する１つの制限値、占有時間に対する１つの制限値、操作時間に対する１つの制限値）。

－ 承認されたソフトウェア測定に基づく宣言に基づく時間監視（ＥＲＳ試験台自動化供給者が開発した認証されたソフトウェア・アプリケーション・タイムカウンター）。

－ ＥＲＳテストベンチの数：
- 前年の１２月１日以前：カレンダー年に使用するＥＲＳ試験ベンチの識別情報（名称、説明、設置場所）についてのＰＵ供給業者からの宣言。これには、その場所、所有権、カレンダー年中の使用期間にかかわらず、すべてのベンチが含まれる。
- 製造者が立証されたベンチの長期的な故障またはその他の不可抗力に見舞われた場合、ＦＩＡはその絶対的な裁量で指名または一時的指名の変更を考慮する。
- 各１０週間の期間終了後の２週間以内
  - ・ 期間中に使用されるベンチのＰＵ供給業者による指定。
  - ・ 制限付き現世代ＥＲＳテストについては、ベンチタイプの１カレンダー年内の変更回数に制限はないが、すべてのベンチが年初に申告したものの中になければならない。
- ＰＵ製造者が採用しているハードウェアをチェックし、定められた制限の共通適用を保証する手段として、ＦＩＡは、ベンチ活動の独立したベンチマーク査察を随時実施するよう手配する。
- 上記で宣言されたＥＲＳテストベンチの何れも、正式に批准された２０２６年技術規則、また、そのような規則がない場合は、ＦＩＡ　によって決定された２０２６年技術規則の合意された技術規定に準拠するために製作された　ＥＲＳの一切の要素をテストするために使用することもできる。

－ テストベンチの占有率：
- 各ベンチの占有時間の合計：
  合計占有時間：OCH

$$\mathrm{OCH} = \sum_{n=1}^{n=N} NOCHn$$

  数式中：
  - ▪ N＝テストベンチの数
  - ▪ NOCHn＝ベンチ番号nの期間中の占有時間数
- ＰＵ製造者は、各１０週間後の１４日後に、トップマネジメントの署名入りの宣言。
- ＰＵ製造者は、ベンチテストの記録をカレンダー年の終了後１ヶ月間保管しなければならない。

－ テストベンチの稼働時間：
- 各ベンチの稼働時間の合計。
  合計運転時間：OPH

$$\mathrm{OPH} = \sum_{n=1}^{n=N} NOPHn$$

  数式中：
  - ▪N＝テストベンチの数
  - ▪NOPHn＝ベンチ番号nの期間中の稼働時間数
- ＰＵ製造者は、各１０週間後の１４日後に、トップマネジメントの署名入りの宣言。
- ＰＵ製造者は、ベンチテストの記録をカレンダー年の終了後１ヶ月間保管しなければならない。

ｄ） 制限事項：

年	2022	2023	2024	2025
最大テストベンチ数	4	4	4	4
１年間の最大占有時間	1600	1200	800	400
期間ごとの最大占有時間	320	240	800	400
１年間の最大稼働時間	400	300	300	100
期間ごとの最大稼働時間	80	80	200	100

ｅ） 例外：

試運転の活動は、占有時間または稼働時間のいずれにも算入されない。

正式に批准された２０２６年技術規則に準拠するために製作されたＥＲＳの要素を使用したテスト活動、またはそのような規則がない場合は、ＦＩＡが決定した２０２６年選手権に合意された技術規則に準拠するために製作されたＥＲＳの要素を使用したテスト活動は、稼働時間にも占有時間にもカウントされない。このようなテスト活動は、他のＥＲＳ開発に利益をもたらすために意図的に行われてはならない。

付 則 ９

次年度以降の承認済み変更点

取り決め：
濃い赤色のテキスト：今後数年間に向けて以前に合意されたすべての変更
濃い赤で強調表示されたテキスト：WMＳＣにて承認された今後数年間の新しい変更

１．２０２５年の変更

~~２．２０２５年のタイヤ加熱装置~~

~~２０２３年競技規則第２１条３項、第２６条１７項、第４３条５項、第４４条４項および第５８条３項は、ＦＩＡおよび公式タイヤ供給業者が、加熱装置を持たないドライ天候用タイヤ、インターミディエイトタイヤ、ウェット天候用タイヤの運用に関する技術的および安全性の要件を評価する期間中、２０２５年の標準の規則として保持される。~~

~~この評価期間を経て、ＦＩＡは２０２５年とそれ以降のタイヤ加熱装置の使用について勧告を行う予定である。タイヤ加熱装置の使用を禁止する場合、２０２４年７月３１日までにＦＩＡ、Ｆ１、競技参加者を含み、以下の濃い赤色の強調表示された（青い）文章について投票が行われる。規則の変更が成功裏に行われるためには、ＦＩＡ、Ｆ１、および競技参加者の単純多数（１０人中５人）が賛成票を投じる必要がある。疑義を避けるため、技術規則付則６と、競技規則付則９に詳細の記載されているタイヤ加熱装置（タイヤブランケット）の統合された変更については、１票が投じられる。~~

~~21.3 以下は認められる：~~

~~a） 破損した車両あるいは部品を覆うためのカバー。~~

~~b） 深さが５０mm以下の透明な工具トレイをリアウイングの上に置くこと。~~

~~c） グリッド上でエンジンおよびギアボックスに使用する加熱用あるいは保温用カバー。~~

~~d） 車両をスタートさせるメカニックを火炎から保護するために特別に製作されたリアウイングカバー。~~

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

~~f） 夜間パークフェルメにある車両に使用するカバー。~~

~~g） 雨天の際にピットレーンあるいはグリッド上の車両に使用するカバー。~~

~~h） 技術規則第１０条８.４.４）および第１０条８.５に記載されたタイヤ加熱ブランケット。~~

~~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キャンセラーおよび必要時レースコントロールいかなる時もピットレーンには持ち込めず、タイヤがピットストップエリアに到着する前に取り外されていなければならない。~~

~~43.5 ５分前シグナルが提示された時、グリッド上のすべての車両とピットレーンのファストレーンにいる車両すべては：~~

~~a） ホイールを装着していなければならない。および、~~

~~b）タイヤ加熱ブランケットは、この時点で一切の電源から切り離されなければならず、スタート手順中、遅延スタートシグナルが表示されない限り、再接続してはならない。および、~~

~~b）チーム関係者と機材台車は、グリッドから離れ始めなければならない。~~

~~5分前シグナル時点で、すべてのホイールが完全に装着されていなかったドライバーはすべて、第5.4条3項d）に従ったペナルティが課される。~~

~~このシグナルの後のホイールの取り外しは、ピットレーンのインナーレーンでのみ行うことができる。~~

~~44.4~~ ~~5分前シグナルが提示された時、グリッド上のすべての車両とピットレーンのファストレーンにいる車両すべては：~~

~~a）ホイールを装着していなければならない。および、~~

~~b）タイヤ加熱ブランケットは、この時点で一切の電源から切り離されなければならず、スタート手順中、遅延スタートシグナルが表示されない限り、再接続してはならない。および、~~

~~b）チーム関係者と機材台車は、グリッドから離れ始めなければならない。~~

~~5分前シグナル時点で、すべてのホイールが完全に装着されていなかったドライバーはすべて、第5.4条3項d）に従ったペナルティが課される。~~

~~このシグナル後のホイールの取り外しは、ピットレーンのインナーレーンでのみ行うことができる。~~

~~58.3~~ ~~5分前シグナルが提示された時、すべての車両はホイールを装着していなければならない。タイヤ加熱ブランケットは、この時点で一切の電源から切り離されなければならず、スタート手順中は、遅延スタートシグナルが表示されない限り、再接続してはならない。~~

~~このシグナル以降のホイールの取り外しは車両がファストレーンから移動された場合、またスプリントセッションまたは決勝レースのさらなる中断の間にのみ許される。~~

~~5分前シグナル提示時にすべてのホイール装着がされていない車両、あるいはレースが再開された後でピットレーンを離れる前にホイールのいずれかを交換した車両はすべて、第5.4条3項d）従ってペナルティが課される。~~