

2022年全日本スーパーフォーミュラ選手権 統一規則

2021年12月27日制定
2022年 1月 1日施行
(2021年からの変更内容)

総 則

2022年全日本スーパーフォーミュラ選手権は、国際自動車連盟（F I A）および一般社団法人日本自動車連盟（J A F）公認のもと、F I A国際モータースポーツ競技規則およびその付則ならびにそれに準拠したJ A F国内競技規則およびその細則、2022年全日本スーパーフォーミュラ選手権統一規則、ならびに本競技会特別規則に従い開催され、ドライバーおよびチーム（エントラント）に対する2つの選手権から成る。

第1条 規定

1. 本統一規則の終局条文は日本語版とし、その解釈に関して疑義が生じた場合には日本語版が用いられる。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。
2. J A Fは年度途中においても本統一規則について、見直しを行う場合がある。その内容は、全日本レース選手権ブルテンで発表される。
3. 本選手権競技会には下記の諸規則、規定が適用される。
 - － F I A国際モータースポーツ競技規則およびその付則（以下、「F I A国際競技規則」という。）
 - － 国内競技規則およびその細則
 - － 本選手権統一規則
 - － 競技会特別規則
4. 特別規則書、公式プログラムの表紙、公式通知、競技結果成績およびポスターには、目立つ位置に全日本スーパーフォーミュラ選手権のタイトルおよび所定のロゴマークを、その側面にJ A Fのマークとオーガナイザー名およびそのマークを表示すること。
5. 公式プログラムには、エントラント名称、ドライバーの氏名のほか、その国籍、運転する車両の銘柄と型式を記載すること。

第2条 一般的合意事項

1. 本選手権に係わるすべての個人、団体ならびに組織は前条第3項に記されたす

すべての規則、規定を遵守することを条件に全日本スーパーフォーミュラ選手権競技会に参加することが許される。

2. 競技会期間中、エントリーに関わるすべての関係者は、当該競技参加者またはその代理人と同様に規則を遵守しなければならない。
3. 本規則および全日本スーパーフォーミュラ選手権に関する他の規定、または競技会審査委員会によって出された指示の解釈について疑義のある場合は、第16条に基づく抗議および控訴の権利を行使するか、またはJAFが特別の決定をしない限り競技会審査委員会の決定を最終的なものとみなす。
4. オーガナイザーが、ドライバー、競技参加者、または車両について、後日、競技結果成績に影響を与えるような検査を実施する場合は次の各項に従って行われる。
 - 1) 事前に競技会審査委員会の承認を得ること。
 - 2) 検査結果発表時期をオーガナイザーが明示すること。
 - 3) 検査結果により、競技結果成績の訂正があり得ることをオーガナイザーが公式通知で発表すること。
5. 参加者、ドライバーおよびチームクルーは、秩序ある行動をとること。そして、相互に、または、競技役員に対して、攻撃的、または、侮辱的な言動を行うことは厳に慎まなければならない。

第3条 競技参加者の遵守事項

1. 競技参加者は、自己の参加に係わるすべての者に、すべての法規および規則を遵守させる責任を有する。
2. 競技参加者は、競技会期間中、代理人を指名することができる。ドライバーが競技参加者を兼ねている場合は、代理人を指名しなければならない。指名された代理人は、当該競技に有効な競技参加者許可証を所持していなければならない。且つ、当該競技会において複数の競技参加者の代理人となることは許されない。

いずれの場合にも、事前に文書にて競技会事務局に提出しなければならない(第30条3.参照)。
3. 競技参加者は、競技会期間中、自己の車両が車両規定および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。
4. 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申告したものとみなされる。
5. 競技参加者、ドライバー、チームクルーおよびゲストは、発行されたクレデンシャル等を常に正しく身につけていなければならない。

第4条 競技許可証（ライセンス）

1. すべての競技参加者およびドライバーは、所属するASNによって発給された国際ライセンスを所持していなければならない。
2. すべてのドライバーは、国際競技運転者許可証B以上の所持者とする。
3. ライセンスは参加申込時点で当該年度有効なものでなければならない。競技参加者およびドライバーはライセンスの資格停止期間中であってはならない。
4. JAF以外のASNに所属する競技参加者およびドライバーはFIA国際競技規則第3.9.4で定められた出場証明書を提示しなければならない。
5. ドライバーは自己のメディカルサーティフィケートを提示しなければならない（FIA国際競技規則付則L項第2章第1条）。

第5条 ペナルティポイント

ドライバーは、FIA国際競技規則付則L項第4章「サーキットにおけるドライブ行為の規律」第2条（JAFモータースポーツイヤーブック参照）を遵守しなければならない。

この条項に違反し、危険走行と判定されたドライバーは厳しく罰せられる。

1. JAFは、FIA国際競技規則第12条（罰則）および国内競技規則11（罰則）に従い、本規則第15条1.に違反した本選手権参加ドライバーに対し下記の措置を適用する。
 - 1) 競技会審査委員会は、当該競技会において標記規則に違反したドライバーに対して罰則（訓戒・罰金・タイムペナルティ・失格）を決定したうえ、違反の内容に応じて下記の3段階の判定を必ず行い、競技会審査委員会報告書にその具体的内容を記載してJAFに提出しなければならない。

ペナルティポイント

- | | | |
|----------------------|-------|------|
| A：故意または重大な過失による危険な行為 | …………… | 3点以上 |
| B：上記Aに属さない危険な行為 | …………… | 2点 |
| C：接触行為または、それに相当する行為 | …………… | 1点 |

- 2) 上記1)のペナルティポイントが一定の数に達したドライバーは、下記の罰則が適用される（ペナルティポイントはポイントを与えられてから連続する12ヶ月間有効となるため、その期間を過ぎたポイントは消えるものとする）。
 - (1) 6ポイントに達した場合は、自動的に次大会の出場は許されない（出場停止がとけた時点から、そのポイントは消去される）。
 - (2) 上記(1)の処分を受けた後に、4ポイントに達した場合は、次大会の出場が許されない（出場停止がとけた時点から、そのポイントは消去される）。
 - (3) 上記(2)の処分を受けた後は、常に、2ポイントに達すると、次大会の出場は許されない（出場停止がとけた時点から、そのポイントは消去される）。

- (4) ペナルティポイントを頻繁に与えられたドライバーには、上記に加え下記のいずれかの罰則を課す場合がある。
- ・ 2022年の本選手権の全戦の出場停止処分。
 - ・ 2022年の本選手権のポイントの剥奪。
 - ・ 2023年の本選手権の公式登録の拒否。
2. 出場停止処分の宣告は、国内競技規則 11-10（出場停止（失格）処分の宣告）に従い、遡及して施行されることがある。
3. 当該条項に従い課せられたペナルティポイントに対する抗議・控訴は認められない。

第6条 参加車両

1. 2022年 JAF 国内競技車両規則第1編第11章スーパーフォーミュラ（S F）車両規定に適合した車両および JAF が特に認めた車両とする。
- 車両の銘柄とはシャシーとエンジンの組み合わせをいう。シャシー製造者とエンジン製造者が異なる場合、その車両は合成車両とみなされ、必ずシャシー製造者の名称をエンジン製造者の名称の前に表示しなければならない。
2. 本選手権競技は、国際格式競技として開催される。
3. 本統一規則でいう「レース距離」は、2022年日本レース選手権規定第4条に定める当初のレース距離（レースがスタートするまでに短縮された場合には、その短縮された距離）を指すものとする。
4. 本選手権競技会は、1大会1レース制、1大会2レース制、または1大会2ヒート制とする。
5. 本競技会のレース距離は、下記の通りとする。
- 1) 1大会1レース制の場合は、最短110km、最長300kmとする。
 - 2) 1大会2レース制の場合は、各々のレースを最短110km、最長300kmとする。
 - 3) 1大会2ヒート制の場合は、1ヒート最短75km、最長180kmとし、合計300km以内とする。
6. レース終了は、フィニッシュライン（最終のコントロールライン）を基準として管理される。ここでいうコントロールラインとは、コースおよびピットレーンの双方を交差する単一の直線を指す。
- 1) レース距離が300km設定の競技会について、設定距離が走破される前に2時間が経過した場合は、この時間が経過した後にレース先頭車両がラインを通過した時点で、レース終了の合図が提示される。（赤旗中断の場合は、中断の時間を除き、所要時間が2時間に達した時点で提示される。）
 - 2) レースが中断された場合、中断時間を含む最大総レース時間は4時間を上限

とする。

- 3) レース距離が300km未満に設定された場合は、上記のレース終了合図が提示されるまでの時間と最大総レース時間は短縮され、その時間は特別規則にて発表される。
7. 競技会終了後、その競技会が選手権競技会としての要件を満たさなかったと判断された場合には、JAFは当該競技会の選手権タイトルを取り消す場合がある。
8. 選手権として認定された各レースは5台以上の車両がスタートしなければならない。5台に満たない場合、その選手権レースは成立せず得点は与えられない。
9. 年間に少なくとも3つの認定レースが成立しなければ選手権は成立しない。

第7条 選手権得点

1. 選手権得点は、所定の書式により予めJAFに公式に登録されたドライバーおよびチーム（エントラント）に対して与えられる。
2. 選手権レースとして認定された各レースにおいて、ドライバーおよびチームに与える得点は、下記の得点基準を適用する。

非得点者があった場合は、その順位を繰り上げて得点が与えられる。

- 1) ドライバーに対する得点：

- (1) 得点は各認定レースの総合順位に基づき、下記の得点基準に従い授与される。

得点基準：

① 1大会1レース制の場合：

| | |
|---------------|---------------|
| <u>1位－20点</u> | <u>6位－5点</u> |
| <u>2位－15点</u> | <u>7位－4点</u> |
| <u>3位－11点</u> | <u>8位－3点</u> |
| <u>4位－8点</u> | <u>9位－2点</u> |
| <u>5位－6点</u> | <u>10位－1点</u> |

② 1大会2レース制の場合： 夫々に上記の得点

- (2) ドライバーは年間の各レースを通じて第6条に合致する車両であれば、異なる車両で参加しても得点が加算される。

- (3) 予選上位者に対し以下の通り得点を与える。

- ① 1大会1レース制の場合：
 - 1位－3点
 - 2位－2点
 - 3位－1点

② 1大会2レース制の場合： 夫々に上記の得点

2) チームに対する得点：

- (1) チームに対する得点は、エントラントに対して与えられる。
- (2) 各レースにおいて同一エントラントに所属する車両が得た順位のうち、上位2台分が得点対象となる。
- (3) 各レースの順位による得点は、ドライバーに対する得点基準と同じとする。

3) 不可抗力によるレース中止の場合の取り扱い：

- (1) 先頭車両が2周回を完了する前にレースが中止された場合、レースは成立せず、選手権得点は与えられない。
- (2) 先頭車両が2周回を完了し、かつ走行距離がレース距離の75%未満でレースが中止された場合、レースは成立し選手権得点の半分か与えられる。
- (3) 先頭車両がレース距離の75%以上を完了した後にレースが中止された場合、レースは成立し選手権得点はすべて与えられる。

4) 得点合計の対象となるレース数は、選手権レースとして開催されたレースのすべてとする。

3. JAFは各選手権の最高得点者をスーパーフォーミュラの全日本選手権保持者として認定する。
4. 当該部門の選手権保持者および上位入賞者はJAFモータースポーツ表彰式に出席しなければならない。

第8条 デッドヒート（同着）

1. 同着の場合には、同順位の競技者に対し、その順位と次位に与えられる賞とポイント等を等分して与える。
2. 複数のドライバーまたはチームが同一の得点を得た場合は、下記の基準を用いて上位を決定する。
 - 1) 高得点を得た回数が多い順に順位を決定する。
 - 2) 上記1)の回数も同一の場合、最終戦における得点をもって決定する。
最終戦の得点によっても順位が決定できない場合は、最終戦の前の競技会における得点をもって決定する。それでも結果がでない場合は、さらにその前の競技会における得点というように遡って順位が決まるまで続ける。

第9条 競技会の組織

オーガナイザーは、JAFが認めたクラブまたは団体でなければならないが、当該選手権競技会の開催申請に際しては、定められた手続きを行わなければならない。

第10条 保険

オーガナイザーは、保険（共済制度を含む）に関し、事前に下記の措置をとるとと

もに、その加入について最初に行われるプラクティスセッション開始前までに競技会審査委員会に報告しなければならない。

1. 観客に対する保険

オーガナイザー（または施設所有者）は、競技会期間中、観客に対し、競技の事故による観客の死亡あるいは傷害について、最低1人当たり500万円以上の傷害保険を付保しなければならない。

2. 競技参加者に対する保険

1) オーガナイザーは、競技会に出場するドライバーおよびチームクルーに対し、1人当たり100万円以上のレース傷害保険を付保しなければならない。

2) 競技参加者は、ドライバーおよびチームクルーが、上記の規定によりオーガナイザーが付保するレース傷害保険を含み、ドライバーに対しては総額1,000万円以上、チームクルーに対しては総額500万円以上の有効な保険に加入していることを参加申込時に競技会事務局に申告しなければならない。

3. 競技役員に対する保険

1) オーガナイザーは、競技役員のうち、コース上またはこれと類似の場所で役務につく役員に対し、1人当たり100万円以上のレース傷害保険を付保しなければならない。

2) 競技役員は、上記のオーガナイザーが付保するレース傷害保険を含め総額500万円以上の有効な保険に加入していることを事前に競技会事務局に申告しなければならない。

第11条 レースディレクター、テクニカルディレクターおよび競技会審査委員会 ドライビングアドバイザーの義務(役務)と権限

1. レースディレクター：

JAFは、シリーズオーガナイザーからの申請に基づきレースディレクターを認定する。

レースディレクターは常時競技長と協議しながら役務を遂行する。

レースディレクターの義務（役務）は、大会期間中のレース運営や判定に関する事項について、シリーズを通した固有の判断に基づく提言を競技長に行ない、大会における競技運営および判定基準の平準化を図るものとする。ただし、レースディレクターはレース運営や判定に関する最終的な判断を下す権限を競技長に委譲する。

1) 運営に携わる競技役員の配置や運営機器の配備状況、安全管理体制等を大会事務局より報告を受け、必要に応じて修正提案を行う。

2) 全ての走行時間帯におけるレース管制、ミーティング、ブリーフィングは競技長と同席する。

3) レースディレクターは、以下の事項についてF I A国際モータースポーツ競技規則および本規則に従い、競技長に対し提案を行う。この場合、競技長はレースディレクターと協議して対応する。

- (1) タイムスケジュールの遵守または変更を行うこと。
- (2) 全てのプラクティスセッションや決勝レースを中断し、再開の為にスタート手順の実施。
- (3) 全てのプラクティスセッションや決勝レースで、競技車両を停止させること。
- (4) 全てのプラクティスセッションや決勝レースにおいて発生した違反行為に関する判定。
- (5) 決勝レースのスタート手順と進行の実施。
- (6) 決勝レースにおけるセーフティカー導入および引き揚げ。
- (7) 競技車両の再検査、ドライバーの身体検査を求めること。

2. テクニカルディレクター：

テクニカルディレクターは常時競技長、レースディレクターおよび技術委員長と協議しながら役務を遂行する。

テクニカルディレクターの義務（役務）は、適用車両規則や車両検査に関する項目について、シリーズを通じた独自の判断に基づく提言を競技長、レースディレクターおよび技術委員長に行ない、大会における適用車両規則や車両検査基準の平準化を図るものとする。ただし、テクニカルディレクターは適用車両規則や車両検査基準に関する最終的な判断を下す権限を競技長および技術委員長に委譲する。

3. 競技会審査委員会ドライビングアドバイザー：

経験豊富な当該選手権の元ドライバーまたは競技長経験者等とする。その役割は、モータースポーツ全般、また特に以下の事項について、競技会審査委員会および／あるいはレースディレクターに助言を与えて補佐することである。

- ー コース上におけるドライバーと競技参加者の行為
- ー 競技会審査委員会がドライバーの罰則等について審議する際の補佐。なお、アドバイザーは、競技会審査委員会の会議に出席しなければならないが、投票の権利は有さない。

第12条 競技会主要役員

当該選手権競技会の開催に際し、オーガナイザーは以下の主要役員を特別規則に規定しなければならない。

1. 競技会審査委員会：委員長を含み3名で構成する。

- ①委員長： _____ （J A F 派遣）

公式通知をもって競技参加者に指示を与えることができる。

これらの公式通知はすべての競技参加者に回覧され、場合により競技参加者は署名をもって受理の確認をする。

2. レースの順位および公式予選の結果、その他競技参加者に関する公報は、特別規則に示された場所に設けられている公式通知掲示板に公表する。
3. 競技会審査委員会、競技会技術委員会、競技長、組織委員会、競技会事務局等の決定事項または通知、あるいは競技参加者に関する特別事項も書面をもって競技参加者に伝達される。

第15条 インシデント

1. 大会期間中いかなる場合においても、「危険なドライブ行為」を行ってはならない。

本条項の「危険なドライブ行為」とは、

- 1) 衝突を起こしたもの
- 2) 他のドライバーのコースアウトを強いるもの
- 3) 他のドライバーによる正当な追い越し行為を妨害するもの
- 4) 追い越しの最中に他のドライバーを不当に妨害するもの
- 5) F I A国際競技規則付則L項第4章第2条に違反したものと等を指し、その行為が危険と判定された場合は、厳しく罰せられる。

2. 大会中に本条項に違反したドライバーは、厳しく罰せられる。

この検証のため、競技役員より集計データ（データロガーの記録等）の提出を求められた場合、競技参加者はこれを提出しなければならない。

3. 本規則の違反、および競技役員の指示の不遵守に対しては、F I A国際競技規則第12条に定める手続きにより罰則が適用される。
4. 競技参加者は、罰金が課せられた場合には、その支払い義務を有する。
5. 本規則の解釈ならびに本規則に明記されていない罰則の選択は、競技会審査委員会における出席者の多数決によって決定される。
6. 罰則は競技会審査委員会によって決定され、書面をもって競技参加者に対し迅速に通知される。
7. プラクティスセッション中の違反行為に対しては、「スターティンググリッドの降格」等の罰則が競技会審査委員会によって課されるものとする。
8. スタート進行中を含めた決勝レースで執行される罰則は、以下の通りとする。
 - 1) 決勝レース中に課されるペナルティは、次の4つとする。
 - ① 5秒間のタイムペナルティ：
競技結果に対して5秒を加算する。
 - ② 10秒間のタイムペナルティ：

競技結果に対して10秒を加算する。

③ドライビングスルーペナルティ：

ドライバーは下記2)のボード提示後、ピットレーンに進入し、ピットに停止せずにピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。

④ペナルティストップ：

ドライバーは下記2)のボード提示後、ピットレーンに進入し、ペナルティストップエリアに少なくともタイムペナルティとして課せられた時間の間、停止した後、ピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。また、自チームのピットに停止することは許されない。ペナルティストップエリアでは、車両はエンジンを停止する必要はない。エンジンが停止した場合は、ペナルティの時間が経過した後に、エンジン始動用外部エネルギー源あるいは補助的装置によって再始動することができる。

2) 下記の反則行為について、罰則が決定したならば、直ちに罰則の種類を示すボード、当該車両の競技番号を記入した黒のボードがコントロールラインで表示され、合わせてピット放送が行われる。

①反則スタート：タイムペナルティまたは、それ以上。

②黄旗無視等のH項違反：タイムペナルティまたは、それ以上。

③ピット作業違反：タイムペナルティまたは、それ以上。

④ピットレーンの速度制限違反：タイムペナルティまたは、それ以上。

⑤本条項1. 違反：タイムペナルティまたは、それ以上。または他の罰則。いずれかの罰則に加えペナルティポイント。

⑥スタート進行中の違反行為：タイムペナルティまたは、それ以上。

9. コントロールラインで、本条8.1) ③および④のペナルティが表示されてから3周以内に規定通りこれを実行できなかった車両については失格とする。

10. 失格の場合には、当該ドライバーに対しても信号で伝達される。この目的のため、当該車両の競技番号を記入した黒のボードと黒旗をコントロールラインで表示する。当該競技参加者またはその代理人も停止を指示する信号を当該ドライバーに表示すること。ドライバーが、なお停止しない場合には、追加の罰則が課せられる場合がある。

11. 決勝レース終了後に課せられる罰則は、以下の通りとする。

1) 罰則の表示後3周以内にレースが終了し、本条8.1) ③および④のペナルティを規定通り実行できなかった場合、競技結果に対して、ドライビングスルーペナルティまたはペナルティストップに相当するタイムを加算する。なお、加算されるタイムはドライビングスルーペナルティに対し30秒とし、ペナルティストップの場合は、その30秒に停止時間を加えたものとする。

2) 上記1)に該当しない場合、競技会審査委員会は、本条項8.2)に明記さ

れた①～⑥以外の罰金を含む罰則を課す場合がある。

- 3) 決勝レース中に違反行為を行ったドライバーに対し上記1) および2) による罰則の適用が履行できない場合、競技会審査委員会は、次大会の「スターティンググリッド降格」等の罰則を課することができる。
12. 本条項に従い、「レース中に執行されたペナルティ」および「黒旗の表示」に対する抗議・控訴は認められない。
13. 競技参加者およびドライバー等のチーム関係者は、競技長によって待機の指示があった場合、もしくは事情聴取等を受けた場合は、正式結果発表まではサーキットを離れてはならない。やむを得ない事由により代理人を残す場合は、競技会審査委員会の承認を得なければならない。

第16条 抗議および控訴

1. 抗議は、規定の抗議料を添えて文書で競技長に提出するものとする。
競技参加者、または当該競技参加者が文書で正式に指名した代理人のみが抗議権を有する。
2. 抗議手続きは、F I A国際競技規則第13条に定められる。
3. 控訴手続きは、F I A国際競技規則第15条に定められる。
控訴にともないJ A Fの定める控訴料を提出しなければならない。
4. F I A国際競技規則第11条16項に従ってなされた審判員の判定に対する抗議はできない。(F I A国際競技規則第11条16項および第13条6項参照)
審判員の氏名は、公式通知にて発表しなければならない。

第17条 罰則

1. 本規則の罰則に関する明確な条項が規定されていても、必要な場合には罰則の追加を妨げない。
2. 本選手権における同一のシーズンに、訓戒処分を3回受けたドライバーは、3回目の処分決定により、その決勝レースにて10グリッド降格の罰則を受ける。
その3回目の訓戒が、決勝レース中の違反行為に基づいて課された場合は、10グリッド降格の罰則は、当該ドライバーの次の決勝レースに適用される。
10グリッド降格の罰則は、訓戒処分のうち少なくとも2回が、運転に関する違反であった場合にのみ課される。

第18条 ドライバーの変更

1. 参加申込が正式に受理された後のドライバーの変更は、ドライバーに疾病、けが等やむを得ない事情がある場合のみとし、競技会審査委員会の承認を得なければならない。

2. ドライバーの変更が許される期限は、競技会初日の朝の参加確認時までとする。
3. ドライバー変更の申請は、オーガナイザーが定める手数料および必要書類を添えて競技会事務局長に提出すること。

第19条 ドライバーの遵守事項

1. すべてのプラクティスセッションおよび決勝レース中、ドライバーは定められたトラックのみを使用するものとする。
また、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。
2. ドライバーは常に走路を使用しなければならない。疑義を避けるため、走路端部を定めている白線は走路の一部と見なされるが、縁石は走路の一部とは見なされない。
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。
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、当該行為が安全であることが確認され、持続的なアドバンテージを得ることが一切ない場合のみ行うことができる。
ドライバーは正当な理由なく故意に走路を外れることはできない。
3. 順位を守るために2回以上進行方向を変更することは認められない。順位を守るためにラインを外れたドライバーがレーシングラインに戻った場合には、コーナーに接近する際に走路の端部と自身の車両の間に少なくとも車両1台分の幅を空けること。
4. 直線走路で、あるいはブレーキングエリアの手前で、自らの順位を守ろうとするドライバーは、その最初の動きで走路の全幅を使用することができるが、追い越しを試みようとする車両の大部分が、順位を守る側の車両に横付けになった状態でないことを条件とする。このような方法で順位を守る間、当該ドライバーは正当な理由なく走路をはみ出すことはできない。
疑義を避けるため、追い越しを試みる車両のフロントウイング部分が先行車両のリアホイールにかかっている状態である場合、それは「車両の大部分」と見なされる。
5. 走路端部を越えて故意に車両を押し出す、あるいはその他通常でない進路変更など、他のドライバーの妨害となる行為は禁止される。
6. レース中、車両がその他の車両に追いつかれて、その車両が周回遅れになろうとしている時、追いつかれた車両のドライバーは、直ちに最初の可能な機会に自分より速いドライバーに追い越させなければならない。追いつかれたドライバー

が自分より速いドライバーに追い越しをさせない場合、追いつかれたドライバーに対し、後続のドライバーに追い越させなくてはならないことを示すために青旗が振動表示される。

7. ドライバーが自己の意志に反して、またその他の理由により、やむを得ず車両を停止する場合には、当該車両をできるだけ速やかにトラックから移動して、他の車両の支障とならないように配慮しなければならない。ドライバー自身がその車両を危険となるような場所から移動できない場合、当該車両のエンジンが稼動中であっても、コース委員がこれを援助するものとする。この場合、ドライバー自身で違反なくレースに復帰したときには失格とはならない
8. ドライバーは、コースに沿って車両を押ししたり、または車両を押し進めてフィニッシュライン（決勝線）を横切ることはいできない。
9. ドライバーに対しては、F I A国際競技規則付則H項に定める信号によって指示が与えられる。

第20条 競技車両番号

競技車両番号（ゼッケン）は、F I A国際競技規則第15条に従うことが推奨され、車両検査以前に所定の位置およびリアウィングの翼端板上部の見やすい位置に付けておかなければならない。なお、競技会審査委員会が視認性の観点から当該番号の貼付位置等の修正を命じた場合、その指示に従わなければならない。

その指示に従わない場合、その車両の出走は認められない。

第21条 ピットエリア

1. プラクティスセッション、ウォームアップ走行および決勝レース中、車両がピットレーンの作業エリアに停止した際、登録されたチームクルーのうち、作業要員（燃料補給要員、タイヤ交換要員、車両誘導要員等）として最大6名が同時に当該作業エリアに出ることが許され、かつ車両の作業につくことができる。
ピットガレージ内において作業を行う場合の人数は、限定しない。
2. シグナリングプラットフォームへ出られる人数は参加車両1台につき4名までとし、ピットレーンを横断する場合は、走行する車両を妨げてはならない。また、シグナリングプラットフォームにおけるグリッドマーシャルの役務範囲に固定的設備を設置してはならない。
3. ピット作業終了ごとに、チームクルーは当該ピット前に置いてあるすべての備品をかたづけなければならない。
4. ピットエリアでの後退ギアの使用は厳重に禁止される。車両が自己のピットを行き過ぎて停止した場合には、当該車両は自チームのチームクルーによってのみ押し戻すことができる。

5. 自己のピット作業エリアにおいて作業を行う場合は、車両のエンジンを停止しなくても良い。
6. タイヤ交換は、ピットレーンの作業エリアを含むピット内およびダミーグリッド上においてのみ許される。
7. ピットレーンの作業エリアにおいて発火を伴う装置あるいは高温を生じる装置の使用は禁止される。
8. プラクティスセッション、ウォームアップ走行および決勝レース中にタイヤ交換を行う場合、上記1. に規定された最大6名の作業要員は、同時に作業につくことができる。ただし、安全性の観点から車両誘導要員は専ら車両の誘導に従事する。タイヤ交換要員は、平置き、または手で押さえられた状態での装着予定のタイヤをこれらの車両誘導要員を除く5名の作業要員以外の者からの援助を一切受けることなく装着しなければならない。また、外したタイヤを地面に平置きの状態にしなければならず、他の者へ手渡ししたり放り投げる等の危険な行為は許されない。
9. タイヤレンチ用エアホースおよび給油ホースのためのアームの高さは、アームに装着されたホース、看板および工具類を含め、ピット作業で使用する場合を除き、地面から2.0m以上を確保すること。
10. 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。
11. ピットを離れる際に、安全が確認できた時にのみ車両をピットアウトさせることは、競技参加者の責任で行うこと。
12. ピット出口には、グリーン／ブルー／レッドのライトが設けられる。
プラクティスセッション中はグリーンライトが点灯しているときのみコースインすることができる。
13. ピットエリアでの服装
すべての走行時間においてピット作業エリアに出る作業要員はバイザー付（もしくは適切な保護ゴーグル）ヘルメット、FIA公認（認定）/JAF公認耐火炎スーツ、グローブ、バラクラバス（目出し帽）を着用しなければならず、作業中も肌の露出をしてはならない。

第22条 書類検査および車両検査

1. 書類検査：
 - 1) すべての競技参加者あるいは競技参加者が正式に指名した代理人およびドライバーは、規定により最初に行われるプラクティスセッションに先立って行われる書類検査のために、指定された場所に赴かなければならない。
 - 2) すべての競技参加者およびドライバーは、ドライバーおよび競技参加者ライ

センス、メディカルサーティフィケート、J A F 以外の A S N に所属するドライバーは当該 A S N 発行の出場証明書等の書類を書類検査時に提示しなければならない。

3) 競技会審査委員会により特別に許可が与えられた者を除き、検査に赴かない競技参加者やドライバーはすべてのプラクティスセッションおよび決勝レースに出場することは認められない。

4) すべての競技参加者は、オーガナイザーが指定する場所に下記のことを提示しなければならない。

(1) クラッシュヘルメット

(F I A 国際競技規則付則 L 項第 3 章に定められたものに限られる)

頭部と頸部の保護装置 (F H R システム)

(F I A 国際競技規則付則 L 項第 3 章に定められたものに限られる)

ライフサポートシステムの使用はドライバーの自由とする。

(2) 氏名および血液型のついた耐火炎レーシングスーツ

(F I A 公認のものに限られる)

(3) レース用耐火炎グローブ (F I A 認定のものに限られる)

(4) レース用耐火炎ソックス (")

(5) レース用耐火炎バラクラバ (")

(6) レース用耐火炎シューズ (")

(7) レース用耐火炎アンダーウェア (")

2. 車両検査:

1) 競技参加者やドライバーの書類検査とは別に、最初に行われるプラクティスセッションに先立ち公式車両検査を実施するものとする。その際、当該車両は出走可能な状態で公式車両検査を受けなければならない。

2) 競技会審査委員会によって特別措置が認められない限り、所定の時刻までに検査を受けない車両の出走は認められない。

3) 最初の車両検査は競技参加者およびドライバーの検査とは別に行うことができ、各チームに割り当てられたガレージ、またはその他の場所で行うことができる。

4) 車両検査合格後に分解または改変された結果、当該車両の安全性が低下するか、またはその適格性に疑問が生じた場合、あるいは事故に遭遇し同様の結果となった場合には、当該車両は再車両検査により承認を得なければならない。

5) いかなる車両も、安全上の理由により出走を禁止される場合がある。

6) 競技長は、事故に遭遇した車両を停止し、車両の再検査ならびにそのドライバーの身体検査を求めることができる。

7) 各々の公式予選において最速タイムを記録した車両と競技会審査委員会が無

作為に選定した1台以上の車両は、各々の公式予選が終了した後、直ちに車両検査を受けなければならない。

なお、各々の公式予選および各セッション終了時点から当該車両検査の対象となる車両が指定されるまでの間、公式予選に参加したすべての車両に対する作業は、一切禁止される。

- 8) 各決勝レースまたは各ヒート終了後、少なくとも3台の車両が検査を受けるものとし、競技会審査委員会はさらにレースに参加した他の車両を検査させることができる。
- 9) オーガナイザーは競技会審査委員会に報告し、車両検査の結果を公表するものとする。
- 10) 競技会審査委員会および競技会技術委員長は：
 - (1) すべてのプラクティスセッションの前後およびその途中ならびに決勝レースの前後に、車両またはドライバーの参加資格について検査することができる。
 - (2) 車両検査中、車両の参加資格または適格性について確認するため、競技参加者に当該車両の分解を命じることができる。
 - (3) 検査中の車両に自己が必要と認める部品、見本およびエンジンECUならびに車体を含むすべてのデータの提出を求めることができる。
 - (4) 本条の権利行使に必要な一切の費用の支払いを、当該競技参加者に求めることができる。
 - (5) 疑義が生じた場合、競技参加者に対し規則に適合している旨を証明させることができる。
 - (6) すべてのプラクティスセッションの途中および終了後ならびに決勝レース終了後いつでも車両重量、車両寸法を点検することができる。
- 11) 競技会期間中、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、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許されない。

上記に加え、以下のことが特に禁止される：

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。

ただし、以下の事項ならびに、例えば火災から防護する目的などを含め、機械的な理由でカバー類が明らかに必要とされる場合は除く。

許可事項：

(1) 破損した車両あるいは部品を覆うためのカバー。

(2) 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。

12) 本規定に違反した場合には、当該車両およびドライバーは失格までの罰則が課せられる場合がある。

なお、規定された重量を下回った場合、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起因した場合は除く。

13) オーガナイザーが自動計測用発信装置（トランスポンダー等）を用意している場合は、競技参加者は車両検査時までには車両にこの装置を取り付けなければならない。取り付けを拒否した場合、当該車両およびドライバーは失格となる。

第23条 タイヤ

1. 本選手権に使用するタイヤは外側のサイドウォールにバーコードが施されたものとし、JAF承認のもとでオーガナイザーによって指定されたものを使用しなければならない。

2. 競技会期間中を通じ、1レース、車両1台あたりに使用できる溝なしタイヤ（以下、「ドライタイヤ」という）は最大6セット（前輪12本、後輪12本）とする。

3. 各競技参加者は、公式車両検査の際に上記2.の最大6セットのタイヤすべてにバーコードリーダーによる確認をオーガナイザーから受け、公式車両検査が終了次第、各自が保管すること。

ただし、タイヤ供給メーカーからの申請に基づき、競技会審査委員会が認めた場合、確認を受けた未走行のタイヤを別のタイヤへ交換することが許される。

4. 競技会期間中を通じ、車両1台あたりに使用できるウェットタイヤは最大6セット（前輪12本、後輪12本）とする。

5. ウェットタイヤの使用規定

ウェットタイヤは、当該競技会特別規則または公式通知で示される方法および時間に確認される。

プラクティスセッションにおいては、路面がウェット状態であると競技長が宣言した時にのみ使用することができる。

6. 公式通知に示す方法以外での、タイヤに対する走行前の意図的な加熱は一切禁止される。明確に許可された場合を除き、タイヤの保管場所は密閉された空間であってはならず、外気温より著しく高温になる空間での保管は認められない。

7. タイヤの空気圧は管理される。

8. タイヤ交換が義務付けられる競技会は、当該競技会特別規則または公式通知に

その旨明記される。

9. 上記2. ～5. 以外のタイヤはピットエリア内に持ち込まないこと。
10. 上記2. ～5. のタイヤをピットエリア外に持ち出す場合は、競技役員の許可を得ること。

第24条 車両とエンジン

1. 車両：

- 1) 予備車両またはスペアカー等の使用は認められない。
- 2) 車体（シャシー）とは、サバイバルセル（モノコック）と定義し、シャシー製造者により貼付された「車体番号プレート」と車体に埋め込まれた「トランスポンダ番号」により特定、識別されるものとする。

2. エンジン：

参加車両のエンジンは、次の通り使用制限される。

- 1) 各車両に搭載されるエンジンは、固有の識別番号が付され、封印を施して管理される。
- 2) 各競技参加者が使用できるエンジンは、年間を通じ最大2基とする。
- 3) エンジンの識別番号は、各レースの公式予選前日の17時までにエンジン管理者によりオーガナイザーに届け出されるものとする。
- 4) 上記3) で届け出されたエンジンを交換する場合、競技参加者は、速やかにオーガナイザーに届け出ることとし、その場合には以下の措置が適用される。
 - ①公式車両検査開始前までのエンジン交換：

決勝レースのグリッド位置を公式予選結果から10グリッド降格される。

ただし、他車に起因する不可抗力のエンジン破損の場合はこの限りではない。
 - ②公式車両検査終了後、決勝レース当日のフリー走行終了後（当該フリー走行が実施されない場合は公式予選終了後）1時間までの間のエンジン交換：

決勝レースのグリッド位置を公式予選結果から10グリッド降格される。
 - ③決勝レース当日のフリー走行終了後（当該フリー走行が実施されない場合は公式予選終了後）1時間経過後、スタート手順開始までのエンジン交換：

決勝レースのグリッドは最後尾とし、且つ当該車両の当初のグリッドは空けたままとする。
 - ④大会期間中、上記①～③のケースによる2回以上のエンジン交換：

決勝レースは、ピットスタートとする。
 - ⑤1大会2レース制の場合、上記②～③の運用は以下の通りとする。
 - ・公式車両検査終了後、第1レースのスタート手順開始までのエンジン交換：

第1レースのグリッド位置を公式予選結果から10グリッド降格される。
 - ・第1レーススタート後、第2レーススタート手順開始までのエンジン交換：

第2レースのグリッド位置を公式予選結果から10グリッド降格される。
 5) 公式予選日前日までに新たに使用する、または新たに使用したエンジンに製造上の瑕疵が発覚し、翌日の公式車両検査までにエンジンを交換した場合には、本条2. 4) ①および④の措置は適用されない。

6) 本規則第27条1. 2) の公式予選を実施する競技会においては、本条2. 5) は適用せず、次の措置を適用する。

当該公式予選に構成されるフリー走行において、新たに使用する、または新たに使用したエンジンに製造上の瑕疵が発覚した場合には、エンジンの交換が認められ、本条2. 4) ②の措置は適用されない。ただし、当該フリー走行終了時刻から1時間以内に競技会審査委員会の承認を得て、再車両検査を受けなければならない。

7) 2022年スーパーフォーミュラ(SF)車両規定第4条エンジンに基づくオーバーテイクシステムの運用は、当該競技会特別規則または、公式通知に明記される。

3. 排気音量：

- 1) すべての車両はJAF国内競技車両規則の「レース車両の排気音量規制」に従いその規制値を満足しなければならず、必要な場合は消音器を取り付けなければならない。
- 2) 消音器は競技会期間中(車両保管終了まで)に正規の機能を保持していなければならない。
- 3) 規制値、ならびに排気口と測定器間の距離は下記の音量対比表を参考に選択できる。

| 距離 m | 音量レベル(規制値) dB (A) |
|------|-------------------|
| 3 | 110 |
| 2 | 114 |
| 1 | 120 |

参考 $PWL \approx SPL + 20 \log r + 8$

PWL：音源のパワーレベル

SPL：r m離れた位置での音圧レベル

4) これ以外の測定方法を用いる場合は、その詳細を特別規則に明記すること。

5) 特別措置

オーガナイザーは、特別規則に定めた場合に限り、JAF国内競技車両規則第4編細則・レース車両の排気音量測定に関する指導要綱の範囲内であることを条件に上記規制値を変更することができる。

4. 車両の変更：

1) 参加申込が正式に受理された後の車両の変更は、参加車両に故障、破損等や

むを得ない事情がある場合のみとし、競技会審査委員会の承認を得なければならない。

- 2) 車両の変更が許される期限は最初のプラクティスセッション開始30分前までとする。

ただし、これ以降に車体の変更を行う場合は、上記手続きと同様に競技会審査委員会の承認を得なければならない、最後尾グリッドからの決勝レース出走が認められる。

- 3) 車両変更の申請は、オーガナイザーが定める手数料および必要書類を添えて競技会事務局長に提出すること。

第25条 燃料

1. 燃料補給はピットレーンの作業エリアを含むピット内においてのみ許される。
2. 大会期間中、燃料を取り扱う場合の燃料補給要員、燃料補給の補助作業要員および消火要員はバイザーを閉じたフルフェイス型ヘルメット、FIA公認（認定）/JAF公認耐火炎スーツ、グローブ、バラクラバス（目出し帽）を着用すること。
3. 燃料をピットガレージ内に保管する場合には、競技参加者は最少容量4.5kgの消火器を2個以上準備し、正常に作動することを確認するとともに、消火器を構えたチームクルーは消火に専念すること。
4. ピットガレージ内に保管されるすべての予備燃料は、3気圧の圧力に耐える防漏容器に保管しなければならない。
5. 決勝レース中に燃料以外のすべての液体の補給は認められない。従って、それらの液体の補給は、決勝レーススタート前までに自己のピットにおいて行うこと。
6. プラクティスセッション、ウォームアップ走行および決勝レース中にピットレーンの作業エリアにおいて燃料補給を行う場合、燃料補給要員等は、以下の手順に従わなければならない。
 - 1) 燃料補給装置は、2022年JAF国内競技車両規則第1編レース車両規定第3章10.3)に規定されたものに限られ、必ずピットのサーキット施設に固定する等の転倒防止策を施さなければならない。また、その燃料補給装置は、競技会期間中を通じ、オーガナイザーが指定したピットレーンの作業エリアにおいてのみ使用が許される。
 - 2) 当該装置は、検査のため事前に競技参加者により技術委員に呈示されなければならない。
 - 3) 燃料補給中、ドライバーは自己の車両内にとどまることができる。また、エンジン停止の義務はない。
 - 4) 燃料補給中は車両のカウルが装着されていなければならない、カウルのエア・

アウトレットには燃料が飛散せぬよう保護策を講じなければならない。

なお、燃料補給に並行して他の作業を行うことは許される。

- 5) 燃料補給を含む全ての作業中及び作業エリアに車両が停止中、最少1名の消火要員が内容量4.5kg以上の消火器を持って、消火作業に備え待機しなければならない。待機中は他の作業は許されない。
- 6) 燃料補給中と補給が終了した後、燃料の漏洩がないことを充分確認し、もし漏洩があった場合には、これを拭き取る等、車両外部に燃料が残らないようにすること。
7. 本競技に使用される燃料は一般市販の無鉛ガソリンでオクタン価は最高102RONまでとする。
8. オーガナイザーは、燃料を指定しなければならない。その燃料の性状表は、競技会特別規則に明記すること。競技参加者は、指定された燃料から1銘柄のみを購入し使用すること。複数の燃料を混ぜて使用することを含み、指定された燃料に対し空気を除き、その他の気体・液体・固体を混入し使用することは一切禁止される。
9. JAF指定の燃料検査が行われる場合、競技参加者は、必ずその指示に従わなければならない。
10. 全ての走行セッション終了後、競技車両は他の援助を受けることなく自己のピット、もしくは指定されたパークフェルメへ戻らなければならない。また、常に車両から1.0リットルの燃料サンプルを抽出できなければならない。

第26条 一般安全規定

1. 競技参加者は、そのドライバーに指示するためにFIA国際競技規則付則H項に規定された信号旗に類似した旗等を使用してはならない。
2. コース上におけるすべての修理は、車両に搭載されている工具や部品を使ってドライバーのみが行わなければならない。
3. ドライバーおよび特別の権限を持つ競技役員以外の者は、ピットおよびスターティンググリッドを除き停止車両に触れてはならない。
4. 公式予選および決勝レース中に競技役員の援助によりエンジンが再始動した場合は、レースから失格となる。

エンジン始動用外部エネルギー源あるいは補助的装置はピットエリア、スターティンググリッドおよびペナルティストップエリアにおいてのみ使用することが許される。

ピットエリアでの人為的な支援による発進は厳重に禁止される。また、後退ギアの使用も厳重に禁止される。

5. 競技長からリアライト点灯指示が出された場合、すべての車両はそれに従わな

- なければならない。また、ウェットタイヤで走行する場合は、常にリアライトを点灯していなければならない。なお、当該ライトはいかなる場合においても常に機能しなければならない。
6. ドライバーは、コースを離れる場合あるいはピットに戻ろうとする場合には適時その旨を合図しなければならない。また危険がないよう確かめなければならない。車両を離れる場合、ステアリングホイールを取り付けなければならない。
 7. レース終了の合図を受けたすべての車両は、定められたコースを通過して直接パークフェルメに進まなければならない。途中、停車したり、物を受け取ったり、リタイアしたドライバーその他を同乗させたり、あるいは援助（競技役員の援助が必要な場合を除く）を受けたりしてはならない。
 8. すべてのドライバーは、走行する際に常に耐火炎レーシングスーツ、グローブ、ソックス、バラクラバ、シューズ、アンダーウェア、ヘルメットおよびシートベルト等を正しく着用しなければならない（F I A 国際競技規則付則 L 項第 3 章参照）。
 9. すべてのドライバーは、F I A 国際競技規則付則 H 項に定められたピットレーン通過速度（最高 60 km/h）を遵守しなければならない。
 10. すべてのドライバーは、F I A 国際競技規則付則 H 項に基づいた信号指示内容に精通し、それに従わなければならない。
 11. ペット類のパドックおよびピットエリアへの入場は禁止される。また、16 才未満の者は競技中のピットレーンへの出入りは禁止される。また、競技車両およびオーガナイザーが特に認めた車両を除き、レース場のいかなる場所においても自動車登録番号標（ナンバー）を有さない車両等の使用は禁止される。
 12. 競技参加者がピットと車両、あるいはその他の場所との連絡に無線機を使用する場合には、電波法および競技会特別規則に従って無線機を設置するものとし、あらかじめオーガナイザーに届け出て許可を得なければならない。この届出内容から逸脱し、電波法違反で取締りを受けた競技参加者に対しては、失格までの罰則が課せられる。
 13. 指定された場所以外での喫煙は禁止される。
 14. すべてのドライバーは、参加する競技会の参加受付の際に所定のメディカルシートを提出しなければならない。
 15. 医師団長あるいは競技長は、必要と認めた場合いつでもドライバーの身体検査を行うことができる。
 16. 医師団長もしくは、医師団長が指名する医師は、ブリーフィングに出席することができる。
 17. 事故によりドライバーが負傷し、その治療・回復に 24 時間以上の入院が必要となった場合、競技会医師団長は、直ちに負傷の程度、診断および処置内容を詳

細に記した報告書をJAFに提出しなければならない。

18. コースを走行したことによる場合を除き、競技参加者はコース路面のいかなる部分も改変するよう試みてはならない。

第27条 プラクティスセッション（公式予選等）

1. プラクティスセッションは、フリー走行、公式予選で構成される。

オーガナイザーは、決勝レース出場車両の選抜およびグリッド位置の決定を行うため、下記からいずれかの方法を選択し特別規則に明記しなければならない。

なお、天候等の不可抗力の場合は、競技会審査委員会の決定によるものとする。

 - 1) 少なくとも20分の公式予選を2回。
 - 2) ノックアウト予選方式。
2. 上記1. 2) のノックアウト予選方式は次のように行われる。
 - 1) 予選は最大で3つのセッションで構成される。
 - 2) 各セッションは、10分のインターバルをはさんで連続して行われる。
 - 3) 最初のセッションは、最大20分間で行われ、すべての車両が出走することが許される。
 - 4) 中間のセッションまたは最終のセッションは、最大20分間で行われ、特別規則書で定める各セッションの上位車両が出走を許される。
 - 5) 各セッションで達成したラップタイムは次のセッションのタイムとして採用されない。
 - 6) 各セッションにおいて発生した事象に対する抗議および控訴の取り扱いは、最終セッションが終了するまで保留される。従って、抗議および控訴の提出（時間制限）は最終セッションから定められた時間内とする。
3. 上記1. 1) および2) のいずれの予選も参加車両および予選時間を分割して実施する事ができる。
4. すべてのドライバーは、公式予選に参加・出走しなければならない（出走とは、コースインを行なうことをさす）。

ただし、上記1. 2) の公式予選では、セッション毎の出走制限が優先される。
5. 公式予選通過基準タイムは、公式予選で達成されたタイムの総合1位のタイムの107%以内とする。なお、上記1. 2) の公式予選では、Q1において達成された1位のタイムの107%以内とする。
6. 競技長はコースの安全性の確保または、清掃、車両の回収のために必要な場合には、赤旗を表示することにより公式予選を中断することができる。公式予選中断の場合、予選時間の延長または短縮は競技会審査委員会が決定する。このよう

にいずれかの公式予選が中断された場合でもドライバーおよび車両の予選通過に対する影響についての抗議は受け付けられない。

7. 公式予選中にコースアウトした車両は、当該予選中、赤旗中断中およびインターバル中に自力で走行し自己のピットに戻った場合は、以降の公式予選に出走することが許される。ただし、その際に競技役員の手助けを受けた場合は、再びコースインすることは許されない。また、赤旗中断の原因となった車両も再びコースインすることは許されない。

なお、黄旗もしくは赤旗提示の原因と特定されたドライバーは、罰則の対象となる場合がある。

8. 各ドライバーのスターティンググリッドにおける位置を決定するため、公式予選中すべての周回を計時する。チェッカーフラッグが表示された後に計測された最終周回タイムは有効とする。

2台以上の車両が同タイムの場合には、最初に記録した車両が優先される。

9. 公式予選中、黄旗提示区間を走行した車両の当該周回タイムは、公式予選結果として採用しない。

10. 公式予選通過基準タイム達成車両が、26台に満たなかった場合、上記の予選通過基準タイムを達成しなかったドライバーおよび公式予選に出走できなかったドライバーのエントラントは、オーガナイザーを経由して、決勝レース出走嘆願書を競技会審査委員会に提出することができる。

競技会審査委員会は、エントラントからの嘆願に基づき、当該ドライバーの決勝レースへの出場を認めることができる。

ただし、次の条件を満たしていること：

- － すでに公式予選を通過した車両が除外されないこと。
- － それらの車両が公式予選通過基準タイムを達成する能力があると判断されること。
- － それらのドライバーがすべての安全事項（サーキットの知識等）について保証されていること（当該嘆願書は、暫定結果発表後30分以内に大会事務局に対し提出すること）。

11. 決勝レースで適用されるピットエリア、コース上および安全に関する規則は、すべてのプラクティスセッションについても同様に適用されるものとする。

12. 決勝レース当日に少なくとも30分間のフリー走行の時間帯が設定されていること。なお、当該フリー走行終了後から最初の決勝レースもしくはヒートのスタート時刻までは、少なくとも2時間以上の間隔がなければならない。

ただし、1大会2レース制で同日に2レースを行う場合もしくは公式予選と決勝レースを同日に行う場合は、当該競技会特別規則または公式通知に記載することにより当該フリー走行を短縮もしくは省略することができる。

第28条 公式予選後の記者会見

公式予選において、1位～3位となった車両のドライバーは、公式予選終了後、速やかに記者会見の会場に移動し、会見に出席しなければならない。

第29条 スターティンググリッド

1. スターティンググリッドにつくことを許される車両台数は、最大26台とする。
2. 公式予選終了後に、決勝レースのスタートが許されるドライバーの一覧表（第27条10.により救済されたドライバーがいる場合は、それを含む）が公表される。
3. スターティンググリッドは、遅くとも決勝レーススタート1時間30分前に発表される。

なお、1大会2ヒート制の場合の最終のスターティンググリッドは、遅くとも各ヒートの1時間前までに発表される。第2ヒートのスターティンググリッドは、第1ヒートの競技結果に基づき決定される。第1ヒートに出走しなかった車両のスターティンググリッドは最後尾となり、該当車両が複数の場合のスターティンググリッドは、公式予選結果に基づき配列される。

また、何らかの理由により第1ヒートが行われない場合、第2ヒートのスターティンググリッドは、公式予選結果に基づき配列される。

4. 車両が決勝レースに出走できない場合、競技参加者は、決勝レーススタート2時間前までに、1大会2ヒート制の場合は1時間30分前までに競技長にその旨通知しなければならない。1台ないしそれ以上の車両が撤退した場合、グリッドもそれに応じてつめられる。

なお、何らかの理由によりポールポジションの車両が決勝レースに出走できない場合、ポールポジションのグリッドは空席のまま残しておくものとする。

5. 最終のスターティンググリッド発表後、グリッドに着くことのできなかった車両の位置は空席のまま残すものとし、他の車両は各々のグリッドの位置に留まるものとする。
6. ポールポジションおよびグリッドの配列は次の通りとする。

- 1) 1大会1レース制および1大会2ヒート制の第1ヒートにおいて、本規則第27条1.1)における予選方式を実施した場合のポールポジションは、公式予選において最速タイムを記録したドライバーに与えられ、当該ドライバーはそれ以外のポジションを選択することはできない。

以下、公式予選結果により配列される。

- 2) 1大会1レース制および1大会2ヒート制の第1ヒートにおいて、本規則第27条1.2)における予選方式を実施した場合のポールポジションは、最終

のセッションにおいて最速タイムを記録したドライバーに与えられ、当該ドライバーはそれ以外のポジションを選択することはできない。

以下、最終のセッション、その前のセッションの順で結果により配列される

3) 1大会2レース制を実施する場合のポールポジションおよびグリッドは、以下の通りとする。

①本規則第27条1. 1) の方式の場合、第1レースのポールポジションは、第1レースの公式予選において最速タイムを記録したドライバーに与えられ、当該ドライバーは、それ以外のポジションを選択することはできない。以下、当該結果により配列される。第2レースのポールポジションは、第2レースの公式予選において最速タイムを記録したドライバーに与えられ、当該ドライバーはそれ以外のポジションを選択することはできない。以下、当該結果により配列される。

②本規則第27条1. 2) の方式の場合、第1レースのポールポジションは、第1レースの公式予選最終セッションにおいて最速タイムを記録したドライバーに与えられ、当該ドライバーはそれ以外のポジションを選択することはできない。以下、当該結果により配列される。第2レースのポールポジションは、第2レースの公式予選最終セッションにおいて最速タイムを記録したドライバーに与えられ、当該ドライバーはそれ以外のポジションを選択することができない。以下、最終セッション、その前のセッションの順で配列する。

7. グリッド上の列は、少なくとも8メートル離されること。

8. 第1レースの決勝結果に基づき、第2レースのグリッドを決定する場合は、その決定方法の詳細を特別規則に明記しなければならない。

第30条 ブリーフィングおよびミーティング

1. 競技長は、決勝レーススタートの遅くとも1時間前に競技会審査委員会の出席のもと、ドライバーを対象としたブリーフィングを開催する。

また、公式予選までに競技参加者を対象としたミーティングを開催する。

なお、上記ミーティングとブリーフィングは同時に開催することも許される。

2. ブリーフィングは、全員が着席でき、騒音から離れた指定された場所において、当初発表された時刻通りに行われなければならない。

3. すべてのドライバーおよび競技参加者は、夫々、対象となるブリーフィングまたはミーティングに必ず出席し、かつ出席表に署名しなければならない。ただし、競技参加者が競技会に出席している場合でもミーティングのみ文書で代理人1名を指名することができる。なお、その代理人は、当該競技に有効な競技参加者許可証を所持していなければならない。且つ、当該競技会において複数の競技参加者

の代理人となることは許されない。文書は、少なくともミーティング開始30分前までに競技会事務局に提出すること（第3条2. 参照）。

4. 上記3. に定めた者および競技会審査委員会が認めた者以外の出席は認められない。
5. 競技参加者は、自チームのドライバーの出席に責任を負うものとする。定刻にブリーフィングに出席しないドライバー、ミーティングに出席しない競技参加者は、オーガナイザーが定める再ブリーフィング/ミーティング料を支払い、再ブリーフィングまたはミーティングを受けなければならない。
6. 競技長は必要に応じブリーフィングおよびミーティングを開催することができる。
この場合は適切な方法でドライバーまたは競技参加者に告知されるものとする。
7. ブリーフィング資料は、ブリーフィング開始前に当該競技会審査委員会の承認を得て、ブリーフィング終了後に公式通知として発表される。

第31条 スタート手順

1. スタートはスタンディングスタートとする。
グリッドは、1×1のスタッガードフォーメーションで、スタート合図は灯火信号とする。
2. スタート手順に関する詳細は、ピット出口閉鎖時間およびピットスタートに関する手順を含め、特別規則または公式通知にて発表されるものとする。
3. ピット出口は上記2. で指定された時間に閉鎖され、その2分前に警告音によって合図される。
4. スタートの進行は、5分前、3分前、1分前、および15秒前を表示したボード（またはシグナル）により表示される。これらのボードは警告音とともに表示される。
 - 1) 5分前ボード（またはシグナル）：
秒読み開始。グリッドへの進入は締め切られる。この時点までにグリッドに着けなかった車両は最後尾スタートとなる。ただし、競技役員の指示があった場合はピットに入ってピットスタートとなる（本条3. および本条6. 参照）。
 - 2) 3分前ボード（またはシグナル）：
コース上におけるすべての作業は禁止される。ドライバー、競技役員およびエンジン始動用外部エネルギー源あるいは補助的装置を使用するチームクルー5名を除くすべての者はコース上から退去する。
 - 3) 1分前ボード（またはシグナル）：

ドライバーが車両内に着座したままエンジンを始動する。ついで、上記2)で明記したチームクルー5名は、下記4)に明記された15秒前ボード(またはシグナル)が提示されるまでにグリッドから退去し、コース脇へ移動しなければならない。また、フォーメーションラップが開始された後にコース上から退去すること。

4) 15秒前ボード(またはシグナル) :

このボード(またはシグナル)の15秒後、グリッド前方で緑旗が振られ(グリーンライト)、競技車両はグリッド上の隊列を保ちながらポールポジションの車両のペースによって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、スタートラインを通過するまで車両速度リミッターを作動させ、ピットレーンの速度制限(最高60km/h)を順守しなければならない。

このラップにおいて、スタート練習は禁止され、また隊列は可能な限り整然と保たなければならない。

5. スタートできないドライバーは、腕を挙げなければならない。他の全車両が当該車両を通過した後、上記4. 3)に規定されたコース脇のチームクルーは、エンジン始動用外部エネルギー源あるいは補助的装置を使用してエンジンの再始動を試みることができる。ついで、この車両はフォーメーションラップを行うものとする。

上記方法によってもエンジンが始動しない場合は、競技役員に加え、必要に応じてコース脇にいたチームクルーが当該車両をそのピットまたは競技役員が指示する他の安全な場所まで押して移動する。距離が近ければピットレーン出口からピットまたは競技役員が指示する他の安全な場所に入れることもできる。その後、チームクルーは、エンジン始動用外部エネルギー源または補助的装置を使用してエンジンを再始動させることができる。

6. フォーメーションラップにおいて、グリッドを離れる際に出遅れた車両は、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出した場合に限り、フォーメーションラップ中に自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。

7. 理由の如何にかかわらずフォーメーションラップの途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、安全に配慮し、自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。

8. 上記6及び7の車両が、第1セーフティーカーラインに到達するまでに自己のポジションに戻る事が出来なかった場合は最後尾グリッドもしくはピットレーンからのスタートとする。該当ドライバーが複数の場合、グリッド後方における新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき位置決めされる。

9. フォーメーションラップにおいて、グリッドを離れる際に出遅れ、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出せなかった車両に対しては、メインフラッグタワーにて黄旗が提示され、他の車両を追い越すことが禁止される。
10. 車両がスターティンググリッドに戻ったら、夫々のグリッドにエンジンをかけたまま停車する。各車両の競技番号を記載したボードを持った競技役員がグリッドの各列に向かって立っており、その列の車両が停止したら直ちにボードを降ろす。すべてのボードが降ろされたら、スターターはレッドライト5秒前ボード（またはシグナル）を表示する。当該ボード（またはシグナル）表示5秒後にスターターはグリッドの静止状態を確かめてレッドライトを点灯する。
通常、レッドライト点灯後、2秒以上3秒以内にレッドライトが消灯してレースがスタートする。（並列5灯式のスタート信号灯[FIA Race weekend light procedure で使用される信号灯等]を使用する場合のスタート灯火信号オペレーションは、別途定める。）
11. スターティンググリッドに帰着後、スタートできなくなった場合、当該ドライバーは腕を挙げ、その列担当の競技役員は黄旗を振動表示し、当該車両はストール車扱いとなる。スタート不能のドライバーが原因となりスタートが遅延された場合、そのドライバーは最後尾もしくはピットからスタートすることができる。この場合、当該ドライバーの当初のグリッドは空けておくものとする。スタート不能のドライバーが複数の場合、グリッド後方における彼らの新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき位置決めされる。
12. 上記8および11. において最後尾グリッドに着いた車両は、再フォーメーションでストール車があった場合でも当初のグリッドに戻ることはできない。
13. 車両がフォーメーションラップ終了後にスターティンググリッドに着いた時点で何らかの問題がある場合には下記の処置がとられる。
1) グリッド上以外に問題がなく直ぐにフォーメーションラップが再開出来ると競技長が判断した場合、中断ライト（イエローまたはオレンジライトの点滅）の2秒後に緑色のライトが点灯し、「EXTRA FORMATION LAP」と表示されたボードが表示される。全車両はエンジンを切ることなく再度フォーメーションラップを開始する。
2) その他の問題が発生し、スタートを遅らせる必要があると競技長が判断した場合は、中断ライト（イエローまたはオレンジライト）を点滅させ、「START DELAYED”（スタート遅延）ボード」が表示され、全車両のエンジンは切られ、スタート手順は5分前の時点から再開される。
3) 前記1) および2) いずれの場合においてもレース距離は1ラップ減らされる。
14. 上記13. 項を適用することが必要になり、スタート手順が何度繰り返されよう

と、その結果どれだけレースが短縮されようと、そのレースは選手権に数えられる。

15. 上記 13. 項の手順が 1 回以上必要となった場合でも、燃料補給は禁止される。

16. スタート後、スターティンググリッドにおいて発進不能となった車両がある場合、競技役員は、直ちにエンジンをスタートさせるべくコースに沿って車両を押すものとする。それでもエンジンが始動しない場合は、当該車両のピットまたは競技役員の指示による他の安全な場所まで押して移動する。距離が近ければピットレーン出口からピットまたは他の安全な場所に入れることもできる。その後、上記に示した場所でチームクルーが介入しエンジン始動用外部エネルギー源あるいは補助的装置によってエンジンを始動させることができる。

ピットおよびピットレーンでの人為的な支援による発進は厳重に禁止される。

17. 反則スタートを判定するための審判員が任命される。反則スタートが確認された場合、競技会審査委員会は、当該車両に対して罰則を課す。（第 15 条「インシデント」参照）

18. 決勝レーススタートの際、シグナリングプラットフォームには、許可された競技役員以外の立入りは禁止される。

19. サーキットが閉鎖されるか、あるいは競技を続行することが危険とならない限り、雨天におけるレースは中止されない。

20. このスタート手順に特例が認められるのは、下記の場合に限られる。

1) 5 分前のボード（またはシグナル）が表示されてからレッドライトが点灯するまでの間に雨が降りだした場合はスタートラインで“START DELAYED”ボードおよび“10分”ボードが表示され、スタート手順は 10 分前の時点から再開される。もし必要であれば、上記 10. 項に定められた手順が認められる。

2) 決勝レースが迫っていて、かつコース上の水量が多くウェットタイヤでも安全上問題があると競技長が判断した場合には、競技長は“START DELAYED”（スタート遅延）ボードと同時に赤色地に“10”と記されたボードを表示することにより、決勝レースのスタートを遅らせることができる。

この赤色地に“10”と記されたボードの意味は、再スタート手順が 10 分遅れて開始されることを意味する。10 分以内に天候の状況が回復したら、緑色地に“10”と記されたボードが表示される。緑色地に“10”と記されたボードの意味は、10 分後に緑旗が表示されることを意味する。緑色地に“10”のボードが表示されてから、5 分後にスタート手順が再開され、通常のスタート手順のボード（またはシグナル、つまり、5 分前、3 分前、1 分前、および 15 秒前）が表示される。

しかし、赤色地に“10”のボードが表示されてから 10 分以内に天候の状況が回復しない場合には再度、赤色地に“10”のボードが表示される。これ

はスタート手順再開までさらに10分間延長されることを意味する。この手順は、数回繰り返される場合がある。赤色地にしても緑色地にしても“10”と記されたボードが表示されるときは常に警告音が放送される。

21. スタート手順に関する違反に対しては、失格までの罰則が適用される場合がある。

第32条 決勝レース中のコースイン

決勝レース中は、ピット出口のグリーンライトが点灯しているときのみドライバー本人の責任においてコースインするものとする。

ピット出口のブルーライトの点滅は車両が近づいている合図である。

第33条 セーフティカー

FIA国際競技規則付則H項の規定に従い、必要に応じてセーフティカーが導入される。

なお、以下の運用を認めることとする。

1. 決勝レース中のセーフティカー（SC）は、FIA国際競技規則付則H項に定められている通り、「ピットレーンからトラックに合流する」ことを基本としているが、スタート時および直後に発生した事故に対応するため、1周回に限り当該SCの待機場所を変更することが認められる。ただし、待機場所を変更した場合、オーガナイザーは関係者に対し公式通知およびブリーフィングによる周知徹底をはからなければならない。
2. 決勝レース中にセーフティカー（SC）により非競技化された際には、FIA国際競技規則に定められた「セーフティカーは、少なくとも先頭車両がその後方に就き、残りの全車両がさらにその後方に整列するまで活動を続ける（以下省略）」との手順を原則とするが、一度捉えた先頭車両がピットインした場合には、レースの状況を総合的に考慮し、競技長の裁量によりSCの直後を走行している車両を先頭車両と見做しレースを再スタートすることが認められる。
3. 競技長がそうすることが安全であると判断した場合、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。この運用を採用する場合は、ブリーフィング等で詳細手順を周知徹底すること。

第34条 レースの中断およびレースの再開

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、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監視ポストで、また赤ライト（中断ライト）をライン上において提示することを命

ずる。

1. レースの中断

- 1) 中断の合図提示後は、追い越しは禁止され、ピット出口は閉鎖される。

その後、全車は赤旗ラインの後方にゆっくりと進み、そこで先頭車両の位置に関わらず一列で停止しなければならない。その後、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、赤旗ラインに停止した順にスタaggerドフォーメーションに配列されるものとする。

コースが閉鎖されたこと等によりグリッドに戻るができなくなった車両がある場合、当該車両はコースが使用可能な状態になり次第グリッドに戻される。

この場合、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、審査委員会の承認のもと、レースが中断される前の順に配列されるものとし、各車両の位置が特定できる最終のコントロールライン通過順とする。

上記の全ての車両は、レースを再開することを許可される。

セーフティカーは、赤旗ラインの前方に進み出る。その後、オフィシャルカーがセーフティカーと赤旗ラインの間に縦列に停車する。

- 2) レース中断の間は、

- － レースも計時システムも停止することはない。
- － 車両が一旦赤旗ライン後方に停止した後、またはピットに入った後は作業を行うことができるが、この場合の作業がレースの再開の妨げとなってはならない。
- － レース中断の合図が提示されたときに、すでにピット入口あるいはピットレーンにいた車両を除き、給油は禁止される。
- － グリッド上には、チーム員と競技役員のみが立ち入りを認められる。

- 3) 車両はレース中断後にピットレーンに進入することができるが、中断後にピットレーンに進入した車両およびグリッドからピットレーンに移動した車両のドライバーに対し、レース再開後にドライビングスルーペナルティが課せられる。レース中断の合図が提示されたときに、すでにピット入口あるいはピットレーンにいた車両のドライバーについてペナルティを課されることはない。

- 4) レース再開により、レースが中断されたときにピット入口あるいはピットレーンにいた車両の内、レース中断後にピットレーンへ進入した車両を除きピットを出ることができる。この場合、レース再開の3分前ボード提示後にオフィシャルカーの先導により1周回を完了する車両列の後方へ合流することが許される。ただし、3分前ボードが提示された時点でピットレーン出口にいた車両に限られる。

レース中断後にピットレーンへ進入した車両は、この場合のコースインは認

められない。上述の事項を条件として、ピット出口よりレースを再開しようとする全ての車両は、他車を不当に遅らせることがない限り、自力で出口にたどり着いた順にレース再開をすることができる。

5) これらの状況下では、ファストレーンでの作業が許可されるが、かかる作業はすべて以下に限られる：

- － エンジンの始動および当該行為に関連する準備；
- － 冷却および加熱装置の取り付けおよび取り外し；
- － ホイール交換；

ドライバーは常に競技役員の指示に従わなければならない。

2. レースの再開

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、チームはピット放送等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。

2) スタート再開前に、10分前、5分前、3分前、1分前、及び15秒前のボード（またはシグナル）が表示される。それらのいずれのボード（またはシグナル）も警告音を伴うものとする。

3) 3分前ボード（またはシグナル）が提示されるまでに、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。このボード（またはシグナル）以降のホイールの取り外しはピットレーンにおいてのみ許可される。3分前ボード（またはシグナル）提示時にすべてのホイール装着がされていない車両はすべて、グリッドの最後尾かピットレーンからスタートしなければならない。この状況では、黄旗を持った競技役員が、グリッドを離れることのできる全車両が赤旗ラインを通過し終えるまで、（3分前に）ホイール装着のなかった車両がグリッドを離れないよう制する。

3分前ボード（またはシグナル）提示後、コースの周回時間を考慮し、適切な時点で、先頭車両と赤旗ラインの間にいる車両は、オフィシャルカーの先導により追い越しをすることなく、もう1周回を完了するよう合図され、セーフティカー後方の車両列に合流しなければならない。

4) 1分前ボード（またはシグナル）が提示された後にエンジンは始動されなければならない。チームのスタッフはすべて、15秒前ボード（またはシグナル）が提示されるまでに、すべての機材を持ってグリッドから退去する。15秒前ボード（またはシグナル）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。グリッドを離れることのできる残りの車両が出発すると、競技役員が車両をピットレーンに押すよう指示される。この場合、黄旗を持った競技役員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。

5) レースはグリーンライトが点灯すると、セーフティカーの後方より再開され

- る。
- セーフティカーは、以下の場合を除き、1周回後にピットに入る。
- － すべての車両がセーフティカー後方でまだ整列されていない。
 - － チームクルーがまだグリッド上の物を撤去している。
 - － さらに介入が必要な状況が重なって発生している。
- 6) グリーンライトが点灯すると、セーフティカーは後続のすべての車両と共にグリッドを離れる。その際、車両は赤旗ライン後方に整列した順序で、車両5台分の距離以下を保って続く。列最後尾の車両がピットレーン終了地点を通過するとすぐに、ピット出口のライトがグリーンに変わる。その時ピットレーンにいる車両はすべて、コースに出て、セーフティカー後方の車両隊列に合流することができる。
- 7) この周回の間は、赤旗ラインを離れる際に遅れてしまい、その後の車両がその車両を追い越さないで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、ドライバーはレース中断前の順序を取り戻す場合においてのみ追い越しが許される。
- 8) 赤旗ラインを離れる際に遅れてしまったドライバーは、残りの車両がラインを通過した後も動かなかった場合、他の走行している車両を追い越してはならない。当該車両はセーフティカー後方の車両列の最後尾につかなければならない。2名以上のドライバーが関与した場合には、グリッドを離れた順に、隊列の最後尾に整列するものとする。
- 9) 審査委員会により、この周回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15条8. 1) ③あるいは④のいずれかのペナルティが課せられる。
- 10) この周回の間は、F I A国際競技規則付則H項2. 9. 15～2. 9. 18が適用される。
- 11) レースが再開できなかった場合は、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。
- 12) 1大会2ヒート制の場合、本条項は、ヒート毎に適用する。
- 13) ピットレーンの赤旗ラインを使用してレースを再開する実施方法は別途規定する。

第35条 FCY (フルコース・イエロー)

F I A国際競技規則付則H項の規定に準じて、FCY (フルコース・イエロー) による速度制限を課す場合がある。実施要件については別途公示される。

第36条 レース終了

1. レース終了の合図（チェッカーフラッグ）は、先頭車両が全レース距離を走破した時点で直ちに表示される。
2. チェッカーフラッグの表示を受けた後の危険な追越しは禁止される。各々の最終周にピットインした場合でもピットレーン上のコントロールラインを通過すればチェッカーフラッグを受けたものとする。
3. 万一チェッカーフラッグが不注意、その他の理由により先頭車両が規定周回数を完了する前に表示された場合でも、レースはその時点で終了したものとみなされる。
4. また、チェッカーフラッグが不注意によって遅れて表示された場合には、最終順位はレース距離が達成された時点における順位に従って決定される。
5. チェッカーフラッグの表示を受けたすべての車両は、原則としてコースを1周した後、直ちに直接パークフェルメに進むものとする。
6. チェッカーフラッグが表示された時点でピット出口は閉鎖される。

第37条 車両保管

1. 順位認定の対象となるすべての車両は競技会審査委員会の監督の下に特別規則に示されたパークフェルメに入り、それらの車両は競技会審査委員会の指示がない限り、正式結果発表までその場所に保管される。
2. パークフェルメへの出入りは担当の競技役員のみ許されるが、競技会審査委員会の許可がない限り、いかなる者も保管中の車両に手を触れることは禁止される。
3. なお、1大会2ヒート制の場合、第1ヒート終了後のパークフェルメは、競技役員から特別の指示がない限り、自己のピットレーンの作業エリアとする。第2ヒート終了後のパークフェルメは、特別規則に定める場所とする。また、第1ヒートからそのヒートの正式結果発表時間までは、一切の作業は禁止され、競技役員にて監視される。第1ヒートで破損や故障した車両については、他の競技車両と同様に車両保管解除までは一切の作業は禁止される。ただし、第1ヒート終了後直ちに、または、継続して作業を希望する車両は、第2ヒートにおけるピットスタートを条件にその作業を認める。

第38条 順位認定の必要条件

1. 第1位の車両は、規定距離を最短時間で走破した車両とし、すべての車両は夫々達成した周回数の多い順に、また同一周回数を完了した車両についてはフィニッシュライン（各々の最終のコントロールライン）通過順に順位を決定する。
ただし、最終周回タイムがポールポジションタイムの2倍を上回る車両について

ては、これらのタイムは当該車両の走行距離算定にあたって考慮されない。

なお、1大会2ヒート制の場合、下記のいずれかの方法により順位を決定する。

- 1) 第1ヒートおよび第2ヒートの周回数と所要時間を合計した結果に基づき順位を決定する。
- 2) 第1ヒートおよび第2ヒートの周回数を合算し、同一周回の場合は第2ヒートの結果に基づき順位を決定する。
2. 走行周回数が、優勝車両の走行周回数の90%（小数点以下切捨）に達しない車両は順位の認定を受けられない。
3. 万一、天候その他不可抗力の理由により、レースが通常の終了予定前に中止せざるを得ない場合には、第34条に定める手順に従うものとする。

第39条 賞の授与と記者会見

決勝レースにおいて、1位～3位となった車両のドライバーは、レース終了後行われる賞の授与（暫定表彰）に出席すること。表彰台における式が終了後、上位3名のドライバーは、速やかに記者会見の会場に移動し、会見に出席しなければならない。

（細則1.）

本選手権競技会のオーガナイザーは当該競技会の特別規則書に下記の各項目を明記しなければならない。また、特別規則の内容は本選手権統一規則の内容に相反したり、重複するものであってはならない。

・競技会特別事項

2022年全日本スーパーフォーミュラ選手権 第.....戦

1. 競技会の名称：.....
2. オーガナイザーの名称（略称）：.....
 - － 代表者：.....
 - － 所在地：.....
 - － TEL：.....
 - － FAX：.....
3. 組織委員会：

| | |
|------------|-----------|
| ①委員長 | ④委員 |
| ②委員 | ⑤委員 |

③委員 ⑥委員

(委員3名以上の氏名を記載)

4. 開催日程：..... 2022年 月 日 ()

5. 開催場所：.....

6. 参加申込：

－ 受付開始日：..... 2022年 月 日 ()

－ 締切日：..... 2022年 月 日 ()

－ 参加料：..... 円

－ 参加申込先：.....

－ その他：.....

7. サーキット：

－ 名称：.....

－ 所在地：.....

－ TEL：.....

－ FAX：.....

－ 長さ：..... 1周 km

－ 周回方向：..... 回り

－ レース距離：..... km (..... 周)

8. 最大決勝出走台数：..... 26 台

9. 決勝レーススタート時刻：..... 2022年 月 日 () 時 分

10. 車両検査：

－ 日時：..... 2022年 月 日 () 時 分

－ 場所：.....

11. 車両保管場所：.....

12. タイヤ：(オーガナイザーが指定する製造者名等を記載すること。)

13. 燃料：(オーガナイザーが指定する銘柄の性状表を記載すること。)

－ 供給場所：.....

－ 燃料補給方式：.....

－ ピット内の貯蔵(方法と最大貯蔵量他)：.....

14. 書類検査：

－ 日時：..... 2022年 月 日 () 時 分

－ 場所：.....

15. ミーティング：

すべての競技参加者または競技参加者から文書で正式に指名された代理人(1名)は、下記のミーティングに出席しなければならない。

－ 日時：..... 2022年 月 日 () 時 分

- ー 場 所 :
16. ブリーフィング :
 すべてのドライバーは、下記のブリーフィングに出席しなければならない。
 ー 日 時 : 2022年 月 日 () 時 分
 ー 場 所 :
17. 1大会2ヒート制を実施する場合の順位認定方法(第38条1.1)もしくは2)のいずれかを明記) :
18. 審判員の判定内容 :
 F I A国際モータースポーツ競技規則第11条16項およびJ A F国内競技規則10-20の審判員の判定事項は次の通りとする。
 1) 審判員(走路) :
 F I A国際モータースポーツ競技規則付則H項に関する判定。
 F I A国際モータースポーツ競技規則付則L項第4章第2条に関する判定。
 本規則第19条ドライバーの遵守事項に関する判定。
 2) スタート審判員 :
 本規則第31条スタート手順に関する判定。
 3) 審判員(ピット) :
 本規則第21条ピット作業等に関する判定。
 4) 決勝審判員 :
 本規則第36条レース終了に関する判定。
19. 優勝者記者会見 :
 ー 日 時 : 2022年 月 日 () 時 分
 ー 場 所 :
20. 公式通知掲示板の場所 :
21. 賞 典 :
 ー 授与の場所 :
- ー 月 日 :
- ー 賞典の細目 :
22. コース公認番号 :
23. J A F組織許可番号 :

・ピット/パドックエリア等の見取り図

正確な位置を図示しなければならない項目

1. スタートライン
2. コントロールライン

3. フィニッシュライン
4. 赤旗ライン
5. ピット進入ロードおよび出口ロード
6. 書類検査場
7. 車両検査場
8. パークフェルメ
9. ウェイニングエリア
10. ガソリンスタンド
11. ブリーフィング会場
12. ペナルティストップエリア
13. 競技会事務局
14. 競技会審査委員会室
15. 記者会見会場
16. 公式通知掲示板
17. メディカルセンター
18. ピットエリア（ピットエリアとは、ウェイニングエリア、ピットレーン、ピットガレージを含んだ範囲とする。）
19. メインフラッグタワー
20. その他

以上