==========

ＦＩＡ国際モータースポーツ競技規則付則Ｌ項
第１章

ＦＩＡ国際ドライバーライセンス
（２０２２年１２月７日版）

==========

目次
第Ｉ章 - FIA国際ドライバーライセンス

第1条　総則
第2条　ライセンスグレードのタイプ
第3条　インターナショナルグレードＧ（ＩＴＧ）
第4条　インターナショナルグレードＦ（ＩＴＦ）
第5条　インターナショナルグレードＥ（ＩＴＥ）
第6条　インターナショナルグレードＤ（ＩＴＤ－Ｃ）
第7条　インターナショナルグレードＤ（ＩＴＤ－Ｒ）
第8条　インターナショナルグレードＣ（ＩＴＣ－Ｃ）
第9条　インターナショナルグレードＣ（ＩＴＣ－Ｒ）
第10条　インターナショナルグレードＢ（ＩＴＢ）
第11条　インターナショナルグレードＡ（ＩＴＡ）
第12条　インターナショナルグレードＤ１（ＩＴＤ１）
第13条　スーパーライセンスの資格と発給条件
第14条　eライセンスに対する取得条件
第15条　すべての世界陸上スピード記録挑戦のためのライセンス
第16条　トラックレーシングに対するライセンス
第17条　ドラッグレーシングライセンス
第18条　障がいのある参加者のためのライセンス
第19条　インターナショナルグレード限定スピード競技（ＩＴ　ＬＳＣ）ライセンス

付則　ポイント表

==========

第１章　ＦＩＡ国際ドライバーライセンス

第１条　総則

１．１）　**規則**

すべてのＦＩＡ国際ドライバーライセンスの発給は国際モータースポーツ競技規則、とりわけ競技参加者およびドライバーに関する条文に統括される。付則Ｌ項の本章ではサーキットおよび公道における競技、ヒス トリックカー競技、ドラッグレーシング、および身体的な障がいを持つドライバーとナビゲーターに対してのライセンスの等級、資格の必要条件、記載内容、効力性を定める。

本章で使用される「選手権」という用語にはトロフィー、カップおよびチャレンジを含むものとする。
重量＝関連する技術規定に記載されている通りの、ドライバーを含めた走行状態での車両重量（kg）。
パワー＝クランクシャフトで測定された車両の最大出力（hp）。

１．２）　年齢基準

一般：国際ドライバーライセンスを取得するためには、申請者はライセンスの各グレードに指定された最低必要年齢を満たしていなければならない。
申請者が未成年の場合常に、親または後見人が申請書に連署しなければならない。後見人であることを証明する書類が必要な場合がある。

１．３）　世界事故データベース同意宣言（ＷＡＤＢ）

ＦＩＡ国際ドライバーライセンスの申請を行う際に、申請者はＷＡＤＢ（世界事故データベース）同意宣言を「受け入れる」あるいは「受け入れない」のいずれかを表明しなければならない（ＷＡＤＢ内の個人データ処理）。ＷＡＤＢ同意宣言は、本付則Ｌ項の付則２に記載されている通り、すべてのライセンス申請書式および手順に含まれていなければならない。申請者は表示される通りに自身の選択を表示し、その選択を確認するために申請書に署名しなければならない。

１．４）　ＦＩＡ国際ドライバーライセンスの記載内容

- 「国際自動車連盟」の表記およびＡＳＮ名称
- 「ＦＩＡ国際ライセンス」の表記
- ライセンス番号
- ライセンスグレード
- ライセンスの有効開始日と有効期限（第９条７参照）
- ドライバーの最近の写真
- ドライバーのフルネーム
- ドライバーの生年月日
- 健康診断の結果に基づき、次の文言：
  「ＦＩＡの医療基準に準じ、モータースポーツをするに適している。
  日付
  眼鏡等（眼鏡またはコンタクト）　　あり／なし
  特別な医療管理事項　　あり／なし」
- ライセンス申請にて、義務付けられるＷＡＤＢ同意宣言に関してなされた選択に従い、以下の文言：
  「ＷＡＤＢ内での個人データの処理についての同意：はい／いいえ」

任意：
ＡＳＮがライセンス保持者に対し、海外での国内競技会および国際競技会に参加するための恒久的な権限を与えたい場合、ライセンスに以下の内容を記載しなければならない。

- ＦＩＡ　ＩＳＣの第２条３．７および第３条９．４に従い、海外の国内および国際競技会に参加するための許可。

国際ドライバーライセンスカードには、第１条４に従って、制作や各国語の記載を容易にするために、コード化または省略したテキストを含めることが推奨される。

ＦＩＡコード化または省略されたテキストは、以下の通り。

前面		
“logo”	FIAの名称とロゴ	
“words”	国際ライセンス	
“logo”	ASNの名称とロゴ	
裏面 - コードまたは省略されたテキスト		
“Specimen”	“写真”	
“grade”	“ライセンスグレード”	
“name”	“ドライバー名”	
N.	ライセンス番号	番号
EXP.	ライセンス有効期限	日付
FIA M.S.	FIA医療基準に準じ適性あり	日付
C.EYE.	矯正視力	はい/いいえ
M.S	医学的管理事項	あり/なし
WADB	WADB データ処理に同意	はい/いいえ
D.o.B	生年月日	日付
任意項目 - コードまたは省略されたテキスト		
FIA ISC - (2.3.7/3.9.4)	海外における競技認可 (FIA ISC 2.3.7/3.9.4)	FIA ISC - (2.3.7/3.9.4)

１．５）　**ライセンスの発給**

国際ドライバーライセンスは、特段に明記されない限り、ドライバー管轄のＡＳＮが、国際モータースポーツ競技規則及び本付則Ｌ項に従い、要求された等級に定められた基準に従ってドライバーの成績、能力および行為が十分であることを確認した後に発行されるものとする。

１．６）　**有効性**

１．６．１　上級ライセンス等級は、下位のライセンス等級を要求する競技に対して有効である。：ただし、

ａ）年齢制限が定められている場合を除く。

ｂ）本付則に別段の記載がない場合に限り。

ｃ）競技の競技規則に特に明記されていない限り。

１．６．２　ドライバーは、両方のグレードが同じライセンスに明記され、ライセンス番号が１つである限り、サーキット用の１つのグレードのライセンスと公道用の１つのグレードのライセンスを保持することができる。

同一のライセンス上に国際および国内グレードを表示することが可能である。ＡＳＮは国際と国内のグレードの間に明確な区別を確実にしなければならない。

この場合、ライセンス停止処分の際には１つのライセンスとみなされる。

１．６．３　各グレードのサーキットレース・ライセンスは、バンクを有するオーバル・スピードウェイ・サーキットで、記載されているカテゴリーの車両でレース

を行う場合に有効である。
ただし、このようなサーキットを有する国のＡＳＮは、オーバルレースに初めて参加するドライバーに対し、参加許可を得るために、このようなサーキットでの適切な技量および一定のテストを満足することを求めることが推奨される。

１．７）　**安全トレーニング**

初めて国際ライセンスを取得申請する者は、ライセンスのグレードごとに定められたＦＩＡ　ｅーラーニングによる安全講習を受けていなければならない。

１．８）　**ヒストリックライセンスの設定**

ヒストリックモータースポーツと現代のモータースポーツを区別した設定を維持するため、ＡＳＮは、資格付与基準を尊重した上で、ライセンスグレードに「H」コードを追加し、「ヒストリックモータースポーツイベントのみ」と記した、認定グレードライセンスの発給承認することがある。

１．９）　**定義**

Circuit（サーキット）

サーキットで行われる競技または車両をいう（付則Ｏ項第２条による）。カート、シングルシーター、プロトタイプ、ＧＴ、ツーリングカー、オートクロス、ラリークロス、ヒストリックサーキット、トラック、およびドリフト。

Road（道路）

クローズドロードやオープンロードで行われる競技や車両をいう（ラリー、クロスカントリー、ヒルクライム、ヒストリックラリー）。

ライセンス取得の対象となる競技

競技会の競技規定でそのように見なされ、国際モータースポーツ競技規則の第２０条で定義されている個々の競技のみが、ライセンス取得のための競技会としてみなされる。当該ＡＳＮのカレンダーに掲載されている国内競技、および／またはＦＩＡ国際スポーツカレンダーに掲載されている国際大会のみが、考慮の対象となる。
ライセンス資格競技が付与条件に達成されたとみなされるには、ドライバーが積極的に競技に参加し、競技の公式最終順位認定（結果一覧）に入らなければならない（ヒートは対象外）。

パワーウエイトレシオ

重量＝関連する技術規定に記載されている通りの、ドライバーを含めた走行状態での車両重量（ｋｇ）。
パワー＝クランクシャフトで測定された車両の最大出力（ｈｐ）。

ＡＳＮ承認競技会

競技が開催される国のＡＳＮによって認可または承認された、国内または国際の競技の一切をいう。

第２条　ライセンスグレードのタイプ

国際ドライバーライセンスグレードと、それが必要かつ有効な競技は以下の通り。

種目／カテゴリー別に必要な ライセンスの最低等級				
条項	グレード	グループ	種目 / カテゴリータイプ	パワーウェイトレシオ
第3条	ITG	Circuit	ジュニアカート	W/P 適用なし
			オートクロス - ジュニアXC	
第4条	ITF	Circuit	制限付きシニアカート	W/P 適用なし
			オートクロス - ジュニアXC	
第5条	ITE	Circuit	シニアカート	W/P 適用なし
			オートクロス - ジュニアXC	
			ジュニアラリークロス	W/P 5Kg/Hp 以下
第6条	ITD - C	Circuit	シングルシーター	W/P 3Kg/Hp 以下
			プロトタイプ	
			各種GT	
			ツーリングカー	
			トラック 2	
			ドリフトD1	
			オートクロス(スーパーバギー除く)	W/P 適用なし
			ラリークロス(スーパーカー除く)	
			以下を除くヒストリック： HF1/インディ(G), HF2 (H), HF5000, HFA, HGC, カンナム	
第7条	ITD - R	Roads	ラリー(Rally3, Rally4, Rally5)	W/P 5Kg/Hp 以下
			クロスカントリー(T1除く)	
			ヒルクライム(CN/D, E2 CATII除く)	W/P 適用なし
			ヒストリックスピードラリー	
			ヒストリックヒルクライム	
第8条	IT C - C	Circuit	シングルシーター	W/P 2～3 Kg/Hp
			プロトタイプ	
			各種GT	
			ツーリングカー	
			トラック1	W/P 適用なし
			オートクロススーパーバギー	
			ラリークロススーパーカー	
			以下のヒストリック: HF1/インディ(G), HF2 (H), HF5000, HFA, HGC, カンナム	
第9条	IT C - R	Roads	ラリー(Rally1, Rally 2, RGT)	W/P 3～5 Kg/Hp
			クロスカントリー(T1)	
			ヒルクライム(CN/D, E2 CATII)	W/P 適用なし

第10条	ITB	Circuit	シングルシーター	W/P 1～2 Kg/Hp
			プロトタイプ	
			各種GT	
			ツーリングカー	

第11条	ITA	Circuit	シングルシーター	W/P 0～1 Kg/Hp
			プロトタイプ	

第12条	IT D1		単発競技	条項参照
第13条	FIA F1 SL		FIAフォーミュラ1	
第13.2条	FIA FP F1 SL		FIA F1フリー走行	
第14条	FIA FE		FIAフォーミュラE	
第15条	IT LSR		陸上速度記録	
第16条	IT TR		レーシングトラック	
第17条	IT DR		ドラッグスター	
第18条			障がいのある参加者	
第19条	IT LSC		インターナショナルグレード限定スピード競技	

第３条　インターナショナルグレードＧ（ＩＴＧ）

３．１）　以下に必要な最低ライセンス

ａ）Circuit（サーキット）
ジュニアカートＯＫ、ジュニアオートクロス、およびジュニアＸＣ、または同等のカテゴリーに限定して必要。

ｂ）Road（道路）
Ｒｏａｄ（道路）での競技には有効ではない。

３．２）　年齢基準

１１歳（参加年の１月１日以前に１１歳の誕生日を迎える）と１４歳（参加カレンダー年中に１４歳の誕生日を迎える）の間のドライバー。

３．３）　資格基準

申請者は、国内ライセンスを保有し、以下の資格を完了していなければならない。
ドライバーは、第１条９に定めるＡＳＮ承認の競技に少なくとも５回出場し、ライセンス発給元のＡＳＮが満足する競技を行うことが確認されていなければならない。
疑義を避けるため、ライセンス発給元のＡＳＮは、ライセンス発給元のＡＳＮが承認していない競技である場合、開催国のＡＳＮからの報告を要求すること。

３．４）　補足条件

ドライバーは、ＡＳＮ認可の医師による適性検査を受けなければならず、その際、身長と体重が記録されなければならない。
また、競技中常に、ドライバーの体重（装備品を含む）は、３５ｋｇ以上でなければならない。

ライセンスは、ドライバーの１４歳の誕生日を過ぎても、その年の終わりまで有効とすることができる。
安全性に関連する例外的な状況において、ドライバーのＡＳＮが作成した書類に基づきＦＩＡが評価した場合、ＩＴＧライセンスは、ライセンスが発給された年に１５歳の誕生日を迎えるドライバーに発給される場合がある。
その年にＩＴＦライセンスにアップグレードすることが最終となる。

３．５）　**ドライバートレーニング**
初めてＩＴＧライセンスを取得申請する者は、ＦＩＡジュニアｅ-ラーニングによる安全講習を受けなければならない。

第４条　インターナショナルグレードＦ（ＩＴＦ）

４．１）　**以下に必要な最低ライセンス**

ａ）Circuit（サーキット）
シニアカートＯＫ（ギアボックス無しカテゴリーのみ）、ジュニアオートクロス、ジュニアＸＣ、または同等のカテゴリーに限定して必要。

ｂ）Road（道路）
Ｒｏａｄ（道路）での競技には有効ではない。

４．２）　**年齢基準**
１３歳（参加年の１月１日以前に１３歳の誕生日を迎える）から１５歳（参加カレンダー年中に１５歳の誕生日を迎える）の間のドライバー。

４．３）　**資格基準**
申請者は、国際グレードＧライセンスまたは同等グレードの国内ライセンスを保有し、以下の資格を完了していなければならない。
ドライバーは、第１条９に定めるＡＳＮ承認の競技に少なくとも５回出場し、ライセンス発給元のＡＳＮが満足する競技を行うことが確認されていなければならない。
疑義を避けるため、ライセンス発給元のＡＳＮは、ライセンス発給元のＡＳＮが承認していない競技である場合、開催国のＡＳＮからの報告を要求すること。

４．４）　**補足条件**
ドライバーは、ＡＳＮ認可の医師による適性検査を受けなければならず、その際、身長と体重が記録されなければならない。
また、競技中常に、ドライバーの体重（装備品を含む）は、４０ｋｇ以上でなければならない。
ライセンスは、ドライバーの１５歳の誕生日を過ぎても、その年の終わりまで有効とすることができる。
その年にＩＴＥライセンスにアップグレードすることが最終となる。

４．５）　ドライバートレーニング
初めてＩＴＦライセンスを取得申請する者は、ＦＩＡジュニアｅ-ラーニングによる安全講習を受けなければならない。

第５条　インターナショナルグレードＥ（ＩＴＥ）

５．１）　以下に必要な最低ライセンス

ａ）Circuit（サーキット）
カートＯＫ－シニア（ギアボックス無しおよびギアボックスカテゴリー）、ジュニアオートクロス、ＸＣ－シニア、または同等のカテゴリーに、パワーウエイトレシオに関係なく限定して必要。
ラリークロスカーでパワーウエイトレシオが５ｋｇ／ｈｐを超えるもの。

ｂ）Road（道路）
Ｒｏａｄ（道路）での競技には有効ではない。

５．２）　年齢基準
１４歳の（参加年の１月１日以前に１４歳の誕生日を迎える）ドライバー。

５．３）　資格基準
申請者は、国際グレードＦまたはＧライセンス、あるいは同等グレードの国内ライセンスを保有し、以下の資格を完了していなければならない。
ドライバーは、第１条９に定めるＡＳＮ承認の競技に少なくとも５回出場し、ライセンス発給元のＡＳＮが満足する競技を行うことが確認されていなければならない。
疑義を避けるため、ライセンス発給元のＡＳＮは、ライセンス発給元のＡＳＮが承認していない競技である場合、開催国のＡＳＮからの報告を要求すること。

５．４）　ドライバートレーニング
初めてＩＴＥライセンスを取得申請する者は、ＦＩＡジュニアｅ-ラーニングによる安全講習を受けなければならない。

第６条　インターナショナルグレードＤ（ＩＴＤ－Ｃ）

６．１）　以下に必要な最低ライセンス

ａ）Circuit（サーキット）
パワーウエイトレシオが３ｋｇ／ｈｐを超えるすべてのサーキットカーに必要とされる。
シングルシーター、ＧＴ、ツーリングカー、オートクロス（オートクロススーパーバギーを除く）、ラリークロス（スーパーカーを除く）、トラック（ＦＩＡトラックを除く）、ドリフト、または同等のカテゴリー。
サーキット競技に参加するヒストリックカー（第８条１項ａに掲げるものを除

く。）

ｂ）Road（道路）
Ｒｏａｄ（道路）での競技には有効ではない。

６．２）　年齢基準
ドライバーは、満１６歳（生年月日に依る）以上で、第６条３項に定める資格基準を満たさなければならない。

６．３）　資格基準
申請者は、国際グレードＥライセンスまたは同等グレードの国内ライセンスを保有し、以下の資格を完了していなければならない。
ドライバーは、第１　条９に定めるＡＳＮ承認の競技に少なくとも５回出場し、ライセンス発給元のＡＳＮが満足する競技を行うことが確認されていなければならない。
疑義を避けるため、ライセンス発給元のＡＳＮは、ライセンス発給元のＡＳＮが承認していない競技である場合、開催国のＡＳＮからの報告を要求すること。

６．４）　ドライバートレーニング
初めてＩＴＤ　Ｃライセンスを取得申請する者は、ＦＩＡ　ｅーラーニングによるCircuit（サーキット）の安全講習を受けなければならない。

第７条　インターナショナルグレードＤ（ＩＴＤ－Ｒ）

７．１）　以下に必要な最低ライセンス

ａ）Circuit（サーキット）
Circuit（サーキット）での競技には有効ではない。

ｂ）Road（道路）
パワーウエイトレシオが５ｋｇ／ｈｐを超えるすべてのロードカーに必要である。
スポーツラリー車両（Rally3、Rally4、Rally5）、クロスカントリー車（Ｔ１除く）、またはそれと同等なカテゴリー。
ヒルクライム車両。ただし、ＦＩＡ付則Ｊ項第２５１条１．１項に定めるカテゴリーIIのグループCN、D、E2に属する車は除く（W/P比は適用しない）。
付則Ｋ項で定義され認められた一切のヒストリックラリーカー（W/P比は適用されない。）

７．２）　年齢基準
ドライバーは、満１６歳（生年月日に依る）以上で、第７条３項に定める資格基準を満たさなければならない。

７．３）　資格基準
申請者は、国際グレードＥライセンスまたは同等グレードの国内ライセンスを

保有し、以下の資格を完了していなければならない。
ドライバーは、第１条９に定めるＡＳＮ承認の競技に少なくとも５回出場し、ライセンス発給元のＡＳＮが満足する競技を行うことが確認されていなければならない。
疑義を避けるため、ライセンス発給元のＡＳＮは、ライセンス発給元のＡＳＮが承認していない競技である場合、開催国のＡＳＮからの報告を要求すること。

７．４）　**ドライバートレーニング**
初めてＩＴＤ－Ｒライセンスを取得申請するドライバーは、ＦＩＡ　ｅ－ラーニングによるRoad（道路）の安全講習を受けなければならない。
ＩＴＤ－Ｒ免許を申請するドライバーは、過去３年以内に関連する地方自治体によって認定された応急処置トレーニングプロバイダーの応急処置コースを修了していることが強く推奨される。
応急処置コースは、最低限、以下を含むべきである：
ａ）現場の安全確保
ｂ）意識のない患者の評価
ｃ）回復体位
ｄ）心肺蘇生法（ＣＰＲ）
ｅ）熱傷の管理
ｆ）致死的出血

第８条　インターナショナルグレードＣ（ＩＴＣ－Ｃ）

８．１）　**以下に必要な最低ライセンス**

ａ）Circuit（サーキット）
パワーウエイトレシオが２ｋｇ／ｈｐと３ｋｇ／ｈｐの間のすべてのサーキット車両に必要とされる。
シングルシーター、プロトタイプ、ＧＴ、ツーリングカー、ＦＩＡオートクロススーパーバギー、ＦＩＡラリークロススーパーカー、およびＦＩＡトラック選手権、または同等のカテゴリー。
ヒストリックＦ１車両（ピリオドG以降）、Ｆ２車両（ピリオドH以降）、インディカー（ピリオドG以降）、フォーミュラ５０００およびフォーミュラＡ車両（すべて）、グループＣカー（すべて）、カンナムカー（すべて）、２リッターを超えるスポーツプロトタイプ（ピリオドG以降）はパワーウエイトレシオに関係なく。

ｂ）Road（道路）
Ｒｏａｄ（道路）での競技には有効ではない。

８．２）　**年齢基準**
ドライバーは、満１６歳（生年月日に依る）以上で、第８条３項に定める資格基準を満たさなければならない。

８．３）　**資格基準**

申請者は、国際グレードＥライセンスまたは同等グレードの国内ライセンスを保有し、以下の資格を完了していなければならない。

ドライバーは、申請前２年以内に、第１条９に規定する競技において、ライセンス発給元のＡＳＮが満足する競技を行ったことが確認されなければならない：

ａ）ＩＴＤ－Ｃライセンスで、ＡＳＮ承認のサーキット競技に少なくとも５回出場していること。

または

ｂ）ＩＴＥライセンスで、ＡＳＮ承認のサーキット競技に１０回以上出場していること。

または

ｃ）同等グレードの国内ライセンスで、少なくとも１０回のＡＳＮ承認競技（最低５回のサーキット競技）に出場していること。

カート、シングルシーター、ＧＴ、ツーリングカー、オートクロス、ラリークロス、ヒストリックサーキット、およびトラック、またはそれと同等な競技（ドリフトを除く）。

その他の種目の競技は一切考慮されない。

疑義を避けるため、ライセンス発給元のＡＳＮは、ライセンス発給元のＡＳＮが承認していない競技である場合、開催国のＡＳＮからの報告を要求すること。

８．４）　**ドライバートレーニング**

初めてＩＴＣ－Ｃライセンスを取得申請するドライバーは、ＦＩＡ　ｅ－ラーニングによるCircuit（サーキット）の安全講習を受けなければならない。

第９条　インターナショナルグレードＣ（ＩＴＣ－Ｒ）

９．１）　**以下に必要な最低ライセンス**

ａ）Circuit（サーキット）

Circuit（サーキット）での競技には有効ではない。

ｂ）Road（道路）

パワーウエイトレシオが３ｋｇ／ｈｐと５ｋｇ／ｈｐの間のすべての一般道用車両に必要とされる。

スポーツラリー車（Ｒａｌｌｙ１、Ｒａｌｌｙ２、およびＲＧＴ）、クロスカントリー（Ｔ１）車、またはそれと同等なカテゴリー

ＦＩＡ付則Ｊ項第２５１条１項１に定めるカテゴリーIIのグループＣＮ、Ｄ、Ｅ２に属するヒルクライムカー（W／Ｐレシオは適用されない）

９．２）　**年齢基準**

ドライバーは、満１６歳（生年月日に依る）以上で、第９条３項に定める資格基準を満たさなければならない。

９．３）　**資格基準**

申請者は、国際グレードＤ－Ｒライセンスまたは同等グレードの国内ライセンスを保有し、以下の資格を完了していなければならない。
ドライバーは、申請前２年以内に、第１条９に規定する競技において、ライセンス発給元のＡＳＮが満足する競技を行ったことが確認されなければならない。
ａ）ＩＴＤ－Ｒライセンスで、ＡＳＮ承認のRoad（道路）競技に少なくとも５回出場していること。
または
ｂ）同等グレードの国内ライセンスで、少なくとも１０回のＡＳＮ承認競技（最低５回のRoad（道路）競技）に出場していること。
スポーツラリー、クロスカントリーあるいはヒルクライム、またはそれと同等な競技。
その他の種目の競技は一切考慮されない。
疑義を避けるため、ライセンス発給元のＡＳＮは、ライセンス発給元のＡＳＮが承認していない競技である場合、開催国のＡＳＮからの報告を要求すること。

９．４）　**ドライバートレーニング**

初めてＩＴＣ－Ｒライセンスを取得申請するドライバーは、ＦＩＡ　ｅ－ラーニングによるRoad（道路）の安全講習を受けなければならない。
ＩＴＤ－Ｒ免許を申請するドライバーは、過去３年以内に関連する地方自治体によって認定された応急処置トレーニングプロバイダーの応急処置コースを修了していることが強く推奨される。

応急処置コースは、最低限、以下を含むべきである：
ａ）現場の安全確保
ｂ）意識のない患者の評価
ｃ）回復体位
ｄ）心肺蘇生法（ＣＰＲ）
ｅ）熱傷の管理
ｆ）致死的出血

第１０条　インターナショナルグレードＢ（ＩＴＢ）

１０．１）　**以下に必要な最低ライセンス**

ａ）Circuit（サーキット）
パワーウエイトレシオが１ｋｇ／ｈｐと２ｋｇ／ｈｐとの間のすべての車両に必要とされる
シングルシーター、プロトタイプ、ＧＴ、およびツーリングカー、またはそれと同等なカテゴリー

ｂ）Road（道路）
Ｒｏａｄ（道路）での競技には有効ではない。

１０．２）年齢基準

ドライバーは、満１６歳（生年月日に依る）以上で、第１０条３項に定める資格基準を満たさなければならない。

１０．３）資格基準

申請者は、国際グレードＣ－Ｃライセンスを保有し、以下の資格を完了していなければならない。

ドライバーは、申請前２年以内に、第１条９に規定するＡＳＮ承認のサーキット競技において、少なくとも５回、ライセンス発給元のＡＳＮが満足する競技を行ったことが確認されなければならない。その２年間に２０２０年または２０２１年が含まれる場合、申請前の３年間が代わりに考慮される。

シングルシーター、プロトタイプ、ＧＴ、またはツーリングカーの競技で、最低限必要なライセンスがＩＴＣ－Ｃである場合。

その他の種目の競技は一切考慮されない。

疑義を避けるため、ライセンス発給元のＡＳＮは、ライセンス発給元のＡＳＮが承認していない競技である場合、競技の親ＡＳＮからの報告を要求すること。

１０．４）更新または失効

グレードＢライセンスに対する資格を維持するためには、そのドライバーは１２ヵ月毎に適切なカテゴリーの国際格式競技に最低１戦出場しているか、またそうでない場合には国際格式競技の練習走行期間の間、ライセンスを発給しているＡＳＮが納得するまで、再審査されなくてはならない。その１２ヶ月の期間に２０２０年または２０２１年が含まれる場合は、申請前の２４ヶ月間を考慮すること。

第１１条　インターナショナルグレードＡ（ＩＴＡ）

１１．１）　以下に必要な最低ライセンス

ａ）Circuit（サーキット）

パワーウエイトレシオが１ｋｇ／ｈｐ以下のすべての車両に必要とされる

シングルシーター、プロトタイプ、またはそれと同等なカテゴリー

ｂ）Road（道路）

Ｒｏａｄ（道路）での競技には有効ではない。

１１．２）年齢基準

ドライバーは、満１７歳（生年月日に依る）以上で、第１１条３項および第１１条４項に定める資格基準を満たさなければならない。

１１．３）資格基準

ドライバーは、現行のＦＩＡ国際グレードＢライセンスを保有していなければならない。

ドライバーは、グレードＣの選手権の６大会を出場完了していなければならない。

１１．４）**補足条件**

１１．４．１　ドライバーは少なくとも累計１４ポイントを獲得していなければならない。ＡＳＮは次のいずれかで累積したポイント数のいずれか高い方を考慮する（ａ）申請日直前の３カレンダー年間、あるいは（ｂ）申請のカレンダー年に累計したポイントに加えて申請日直前の２カレンダー年間。

（ａ）の申請日の直前の３カレンダー年に２０２０年または２０２１年が含まれる場合、ＡＳＮは申請の年の直前の４カレンダー年のうちいずれか３カレンダー年間で蓄積された最も高いポイント数を考慮する。（ｂ）に記載された申請日の直前の２カレンダー年に２０２０年または２０２１年が含まれる場合、ＡＳＮは、申請のカレンダー年の累積ポイントに加えて、申請日の年の直前の３カレンダー年のうちのいずれか２カレンダー年における最高の累積ポイントを考慮する。

すべてのポイントは付則１に掲載される。ＡＳＮはこれらを考慮するにあたり第１１条４．３及び第１１条４．４の規定に認められる一切のポイントを含める

１１．４．２　ドライバーは、付則１にあるいずれかの選手権での、２つのフルシーズンにおいて、各々少なくとも８０％に参戦していなければならない。

１１．４．３　グレードＢ選手権、あるいはＦＩＡ　Ｆ３レジョナル選手権にて２つのフルシーズンを完了したドライバーには、一回限り追加の５ポイントが与えられる。これらの追加ポイントはグレードＡライセンスの必要条件についてのみ数えられる。

１１．４．４　管轄のＡＳＮにより、適切な技能と経験を有していると見なされたドライバーには、ライセンス発給ＡＳＮの裁量にて、１～最大５ポイントの追加点が与えられる。これらの追加ポイントはグレードＡライセンスの必要条件についてのみ数えられる。

１１．５）**ドライバーのトレーニング**

国際モータースポーツ競技規則の最重要項目について、ドライバーは管轄のＡＳＮによって実施される質問セッションを成功裡に終了させなければならない。

１１．６）**更新あるいは失効**

グレードＡライセンスに対する資格を維持するためには、そのドライバーは１２ヵ月毎に適切なカテゴリーの国際格式競技に最低１戦出場しているか、またそうでない場合には国際格式競技の練習走行期間の間、ライセンスを発給しているＡＳＮが納得するまで、再審査されなくてはならない。その１２ヶ月の期間に２０２０年または２０２１年が含まれる場合は、申請前の２４ヶ月間を考慮すること。

第１２条　インターナショナルグレードＤ１（ＩＴＤ１）

１２．１）**以下に必要な最低ライセンス**

ＩＴＤ１ライセンスは、ＦＩＡがＩＴＤ１ライセンス保持者の参加を個別に認め、ＦＩＡ国際カレンダーにその旨記載されている特定の国際競技にのみ有効である。

１２．２）**年齢基準**

ドライバーは、満１６歳（生年月日に依る）以上でなければならない。

１２．３）**資格基準**

取得に当って試行期間が必要とされることはない。ＩＴＤ１ライセンスは１競技についてのみ有効であり、当該競技会の名称と日付が、発給ＡＳＮによってライセンス上に記載されていなくてはならない。

本ライセンスには、当該競技における本ライセンス所持者の役目および走行許可の有無が明記されていなければならない。競技が公道で行われる場合には、（当該公道が閉鎖されるか否かを問わず）、ＩＴＤ１ライセンス所持者は、当該競技が開催される国で有効な運転免許証を所持していなければならない。

個々のドライバーに対してこのライセンスの発行回数に制限はない。

１２．４）**ドライバートレーニング**

初めてＩＴＤ１ライセンスを取得申請する者は、ＦＩＡ　ｅーラーニングによる安全講習を受けなければならない。

第１３条　スーパーライセンスの資格と発給条件

ＦＩＡフォーミュラワンのスーパーライセンスはＦＩＡによって発給される。

１３．１）　**資格**

１３．１．１　ドライバーは、現行のＦＩＡ国際グレードＡライセンスの所持者でなければならない。

１３．１．２　スーパーライセンスの初回申請の際、ドライバーは有効な運転免許証の所持者でなければならない。

１３．１．３　ドライバーは、最初に参加するＦ１競技大会の開始時点で、少なくとも１８歳でなければならない。

１３．１．４　ａ）スーパーライセンスの初回申請の際、または本条項１３．１．６　ｃ）に基づきスーパーライセンスを申請する際は、ドライバーは国際スポーツ競技規則、およびＦ１競技規則の最重要事項に関する質問セッションを成功裡に修了しなければならない。

ｂ）すべてのＦ１スーパーライセンスの要請においては、当該Ｆ１チームは、国際モータースポーツ競技規則およびＦ１競技規則の最重要事項についてのブリーフィングをドライバーとともに開催したことをＦ１スーパーライセンス申請書を介して証明しなければならない。

１３．１．５　ドライバーは、付則１にあるいずれかのシングルシーターの選手権での、２つのフルシーズンにおいて、各々少なくとも８０％に参戦していなければならない。

１３．１．６　更にドライバーは、以下の必要条件の少なくとも１つを満たさなければならない：

ａ）申請前の３年間に少なくとも４０ポイントを累積する。ＦＩＡは次のいずれかで累積したポイントのいずれか高い方を考慮する（ａ）申請日直前の３カレンダー年間、あるいは（ｂ）申請のカレンダー年に累計したポイントに加えて申請日直前の２カレンダー年間。すべてのポイントは付則１に掲載

される。（ａ）の申請日の直前の３カレンダー年間が２０２０年または２０２１年を含む場合、ＦＩＡは、申請日の直前の４カレンダー年間のうち、いずれかの３カレンダー年間に蓄積された最高ポイント数を考慮する。（ｂ）の申請日の年の直前の２カレンダー年間が２０２０年または２０２１年を含む場合、ＦＩＡは、申請のカレンダー年のポイントに加えて、申請日の年の直前の３カレンダー年間のうち、いずれかの２カレンダー年間に蓄積された最高ポイント数を考慮する。

ｂ）スーパーライセンス（練習専用のスーパーライセンスを除く）を取得しており、申請前に過去３年間のいずれかでＦＩＡフォーミュラ１世界選手権のフリー走行中に１００km以上完走したことがある。

ｃ）過去３年の間より前にスーパーライセンス（練習専用のスーパーライセンスは除く）が与えられたことがある。この場合、ドライバーは、シングルシーターのフォーミュラ車両において、近年中に一貫して突出した才能があるとＦＩＡで独自に判断されなければならない。

ｄ）スーパーライセンスポイントを３０点以上獲得しているが、付則１に記載された選手権の１つ以上に参加している間に、ＦＩＡの独自の判断で、その者のコントロールが及ばない状況あるいは不可抗力により、上記ａ）からｃ）のいずれかに該当する資格を得ることができないと判断された者。

さらに、ｂ）、ｃ）およびｄ）について：

当該Ｆ１チームは申請に先立つ１８０日以内に申請者が相当とするフォーミュラワンの車両(1)で、最低３００kmをレーシングスピードで最大２日間の間に走行していることを、テストを行った国のＡＳＮが証明されるか、ＦＩＡフォーミュラワン世界選手権ドライバー部門対象のイベント中に申請者が行ったことを示さなければならない。ドライバーがヒストリックカーで最低３００kmを走行したという場合、当該Ｆ１チームは、Ｆ１スーパーライセンス申請書式にて、当該ドライバーがすべての関連する現行車両の制御とシステムについて正しく習熟するためのブリーフィングを行ったことを証明しなければならない。

(1)現行車両、以前の車両あるいはヒストリックカーはF１競技規則で定められたもの。

１３．２）練習専用のスーパーライセンスの取得要件

１３．２．１　ドライバーは現在有効なＦＩＡ国際グレードＡライセンスを保有していなければならない。

１３．２．２　練習専用のスーパーライセンスの初回申請の際、ドライバーは有効な運転免許証の所持者でなければならない。

１３．２．３　ドライバーは、最初に参加するＦ１競技大会の開催時点で少なくとも18才でなければならない。

１３．２．４　ａ）練習専用のスーパーライセンスの初回申請時ドライバーはＦＩＡフォーミュラ２選手権の６つの競技会を完了しているか、前の３年以内で累積２５ポイントを獲得していなければならない。申請日の直前の３カレンダー年に２０２０年または２０２１年が含まれている場合、ＦＩＡは申請日の年の直前の４カレンダー年のうち、いずれか３カレンダー年で累積した最も高いポイントを考慮する。さらにドライバーは国際モータースポーツ競技規則およびＦ１競技規則の最重要項目に関する質問セッションを成功裡に終了させなければならない。

ｂ）すべての練習専用のスーパーライセンスの要請においてドライバーは、

ＦＩＡフォーミュラ２選手権のフルシーズンを完了しているか、前の３年以内で累積２５ポイントを獲得していなければならない。さらに、当該Ｆ１チームは、国際モータースポーツ競技規則およびＦ１競技規則の最重要事項についてのブリーフィングをドライバーとともに開催したことを、Ｆ１スーパーライセンス申請書を介して証明しなければならない。

１３．２．５　ドライバーは、シングルシーターのフォーミュラカーで突出した才能があることを示し、ＦＩＡにより認められた者。当該Ｆ１チームは、申請に先立つ１８０日以内に申請者が相当とするフォーミュラワンの車両(1)で、最低３００㎞をレーシングスピードで最大２日間の間に走行していることを、テストを行った国のＡＳＮが証明していることを示さなければならない。ドライバーがヒストリックカーで最低３００㎞を走行したという場合、当該Ｆ１チームは、Ｆ１スーパーライセンス申請書式にて、当該ドライバーがすべての関連する現行車両の制御とシステムについて正しく習熟するためのブリーフィングを行ったことを証明しなければならない。

１３．２．６　ドライバーは１２ヵ月は試行期間とされ、練習専用のスーパーライセンスは仮所持であり、いつでも再審査を受けることになる。

(1)現行車両、以前の車両あるいはヒストリックカーはF１競技規則で定められたもの。

１３．３）**申請手順**

ａ）申請者が参戦しようとする最初のＦＩＡフォーミュラワン世界選手権競技の車両検査の１４日前までに申請を完了しなければならない。やむを得ない理由により選手権のドライバー交代をする場合は、その競技の最初の車両検査が始まる４８時間以上前にＦＩＡに申請が受理されていなければならない。

ｂ）現有の競技ライセンスを発給したＡＳＮは、ドライバーの競技記録、現有の国際Ａライセンスナンバーとともに特別な推薦状を一緒に提出しなければならない。

ｃ）ドライバーは、完璧なスーパーライセンス申請書をＦＩＡに提出しなければならない。

ｄ）年間のスーパーライセンス料金がＦＩＡに支払われていなければならない。

１３．４）**発給条件**

１３．４．１　１３．１）あるいは１３．２）および１３．３）の条件を満たしていれば、ＦＩＡはスーパーライセンスを発給する。

１３．４．２　スーパーライセンスは発給した年の末日まで有効である。

１３．４．３　スーパーライセンスを取得したドライバーについて、見習い期間である初のフォーミュラワンレースの後１２ヵ月の間は、いつでも再審査が行われる。

第１４条　ｅライセンスの取得条件

１４．１）　**ｅライセンスの取得資格**

１４．１．１　ドライバーは、有効なＦＩＡ国際グレードＢライセンス許可の所持者でなければならない。

１４．１．２　ドライバーは、初めてｅライセンスを申請する時には有効な運転免許証を所持してしなければならない。

１４．１．３　ドライバーは、最初のフォーミュラＥ競技会の開始時に、少なくとも１８歳でなければならない。

１４．１．４　ドライバーは、競技にかかる電気的な安全面、技術面、競技面についての最重要事項のトレーニング過程を成功裡に修了しなければならない。

１４．１．５　ドライバーは、国際スポーツ競技規則とＦＩＡフォーミュラＥ世界選手権の競技規則の最重要事項の質問セッションを成功裡に修了しなければならない。

１４．１．６　ドライバーは、以下の必要条件の少なくとも１つを満たさなければならない：

ａ）前年シーズンにＦＩＡフォーミュラＥ世界選手権のドライバーとして少なくとも３つのレースに出場しているか、３年シーズン以内に１０回出場。

ｂ）申請前の３年間に少なくとも２０ポイントを累積。ＦＩＡは次のいずれかで累積したポイントのいずれか高い方を考慮する（ａ）申請日直前の３カレンダー年間、あるいは（ｂ）申請のカレンダー年に累計したポイントに加えて申請日直前の２カレンダー年間。すべてのポイントは付則１に掲載される。（ａ）の申請日の直前の３カレンダー年に２０２０年または２０２１年が含まれる場合、ＦＩＡは申請日の年の直前の４カレンダー年のうち、いずれか３カレンダー年に蓄積された最高ポイント数を考慮する。（ｂ）の申請日の直前の２カレンダー年に２０２０年または２０２１年が含まれる場合、ＦＩＡは申請のカレンダー年の累積ポイントに加え、申請日の年の直前の３カレンダー年のうちいずれか２カレンダー年での最高ポイントを考慮する。

ｃ）過去にＦ１スーパーライセンスを所持。

この場合、ドライバーは、ＦＩＡフォーミュラ１世界選手権あるいは付則１に掲載される選手権の１つ以上において、近年中に一貫して突出した才能があるとＦＩＡで独自に判断されなければならない。

ｄ）上記ａ）からｃ）の資格要件を満たす機会がないが、シングルシーターのフォーミュラカーにおいて顕著な才能を一貫して示したとＦＩＡに独自で判断された者、あるいは付則１に掲載される選手権において最低20ポイント（優勝者／シーズン）を付与された者。

１４．２）　**フリープラクティス限定ｅ-ライセンスの資格**

１４．２．１　ドライバーは、有効なＦＩＡ国際グレードＢライセンス許可証の所持者でなければならない。

１４．２．２　ドライバーは、初めてフリープラクティス限定ｅ-ライセンスを申請する際には、有効な運転免許証を所持していなければならない。

１４．２．３　ドライバーは、最初のフォーミュラＥ競技会の開始時に、少なくとも１８歳でなければならない。

１４．２．４　ドライバーは、フォーミュラＥ競技の電気的な安全面、技術面、競技面についての最重要事項のトレーニング過程を成功裡に修了しなければならない。

１４．２．５　ドライバーは、国際スポーツ競技規則とＦＩＡフォーミュラＥ世界選手権の競技規則の最重要事項の質問セッションを成功裡に修了しなければならない。

１４．２．６　ドライバーは、ＦＩＡフォーミュラＥ選手権あるいはＦＩＡフォーミュラＥ世界選手権のレースに過去に参加したことのない者でなければならない。

１４．２．７　ドライバーは、以下の必要条件の少なくとも１つを満たさなければならない：

ａ）少なくとも１０ポイントを累積済み。ＦＩＡは次のいずれかで累積したポイントの高い方を考慮する（ａ）申請日直前の３カレンダー年間、あるいは（ｂ）申請のカレンダー年に累計したポイントに加えて申請日直前の２カレンダー年間。すべてのポイントは付則１に掲載される。（ａ）の申請日の

直前の３カレンダー年に２０２０年または２０２１年が含まれる場合、ＦＩＡは申請日の年の直前の４カレンダー年のうち、いずれか３カレンダー年に蓄積された最高ポイント数を考慮する。（ｂ）の申請日の直前の２カレンダー年に２０２０年または２０２１年が含まれる場合、ＦＩＡは申請のカレンダー年の累積ポイントに加え、申請日の年の直前の３カレンダー年のうち、いずれか２カレンダー年で蓄積された最高ポイント数を考慮する。

ｂ）　上記ａ）の資格要件を満たす機会がないが、シングルシーターのフォーミュラカーにおいて顕著な才能を一貫して示したとＦＩＡに独自で判断された者、あるいは付則１に掲載される選手権において最低１５ポイント（優勝者／シーズン）を付与された者。

１４．３）　**申請手順**

１４．３．１　１４．１．６ａ）、ｂ）またはｃ）、あるいは１４．２．７ａ）の下で資格を有するドライバーについては、参戦しようとする最初のＦＩＡフォーミュラＥ世界選手権競技の車両検査の１４日前までに申請を完了しなければならない。やむを得ない理由により選手権のドライバー交代をする場合は、その競技の最初の車両検査が始まる４８時間以上前にＦＩＡに申請が受理されていなければならない。

１４．３．２　１４．１．６ｄ）、あるいは１４．２．７ｂ）の下で資格を有するドライバーについては、参戦しようとする最初のＦＩＡフォーミュラＥ世界選手権競技の車両検査の２１日前までに申請を完了しなければならない。

１４．３．３　初めてｅライセンスを申請するドライバーの場合、現有の競技ライセンスを発給したＡＳＮは、ドライバーの競技記録、現有の国際Ｂライセンスナンバーとともに特別な推薦状を一緒にＦＩＡへ提出しなければならない。

１４．３．４　ドライバーは、完璧なｅライセンス申請書をＦＩＡに提出しなければならない。

１４．３．５　年間のｅライセンス料金がＦＩＡに支払われていなければならない。

１４．４）　**発給条件**

１４．４．１　１４．１）あるいは１４．２）および１４．３）の条件を満たしていることをＦＩＡが確認した場合、ＦＩＡはｅライセンスを発給する。

１４．４．２　ｅライセンスは発給したシーズンの末日まで有効である。

１４．４．３　どのようなｅライセンスを取得したドライバーについても、見習い期間である初のフォーミュラＥレースの後１２ヵ月の間は、そのeライセンスは暫定的であり、いつでも再審査が行われる。

第１５条　すべての世界陸上スピード記録挑戦のためのライセンス

１５．１）　**ドライバーライセンス発給**

１５．１．１　１０ｋｍ超または１０マイル超のクローズドトラックまたはオープントラックで開催される距離、時間、またはワールドクローズドコース絶対陸上スピード記録挑戦に参加するすべての車両についてのライセンス要件

１０ｋｍ超または１０マイル超のクローズドトラックまたはオープントラックで開催される距離、時間、またはワールドクローズドコース絶対記録挑戦

（国際モータースポーツ競技規則付則Ｄに定義されている）では、ＦＩＡ国際ドライバーライセンスが必要とされる。要求されるライセンスは、表１で指定されているように、記録挑戦の間に達することが予想される最大速度により異なる。表２に記載されているように、ＦＩＡ陸上スピード記録（ＬＳＲ）ドライバーライセンスも必要とされる。

表１

ライセンスタイプ	最大速度
最低グレードＤ　ＦＩＡ国際ドライバーライセンス	２００ｋｐｈ以下 （１２５ｍｐｈ未満）
最低グレードＣ　ＦＩＡ国際ドライバーライセンス	２００ｋｐｈ超 （１２５ｍｐｈ超）

１５．１．２　公認されたドラッグレーシングトラック、または複線路で同方向から成る他のトラックで行われるスタンディングスタートによる加速記録挑戦のためのライセンス要件

ドラッグレーシングカーおよび他の車両により、公認ドラッグレーストラックおよび１／４マイル以下の他のオープントラックで行われるスタンディングスタート加速記録挑戦（付則Ｄに定義されている）は、国際モータースポーツ競技規則付則Ｌ項第Ｉ章「ＦＩＡ国際ドライバーライセンス」の第１７条「ドラッグレースのためのライセンス」に規定されているドラッグレーシングドライバーライセンス規定に適合しなければならない。

１５．１．３　記録バックアップ路が反対方向にて必要とされる１マイル以下の距離記録挑戦のためのライセンス要件

ＬＳＲドライバーライセンスの資格は、スピードの段階的増加、以前の経験、または現行のＦＩＡ国際ドライバーライセンスの所持に基づくことができる。ＬＳＲライセンスは、特定の車両タイプに紐付けされている（表２参照）。

１５．２）　スピードの段階的増加に基づく資格

１５．２．１

ａ）記録バックアップ路が反対方向にて必要とされるスタンディングまたはフライングスタートによる１マイル以下の距離記録挑戦のためのドライバーライセンス要件はスピードの段階的増加に基づいている。

ｂ）特定のＬＳＲライセンスレベルの要件は、以下の表に示すように、すべての低いレベルライセンスの要件に追加されて用いられる。

ｃ）ドライバーは、希望のレベルの仮ライセンスの申請をＡＳＮに提出する。ドライバーが成功的走行のための要件を完了すると、ＦＩＡ審査委員によってアップグレードが認証される。その認証には、ライセンス発給要件を満たすために使用された車両に関する情報（名前、番号、画像）が含まれる。要件が満たされＡＳＮに提出すると、ＡＳＮは完全なライセンスを発行する。

表２

段階的速度増加についての基準		
ライセンスレベル	記録挑戦の間のどの時点でも認められる最大速度	要件
ＬＳＲ　Ｄ	２００ｋｐｈ以下（１２５ｍｐｈ未満）	最低１６歳（ジェットエンジン動力車両の場合は１８歳）。グレードD以上のＦＩＡドライバーライセンスを所持するドライバーは、自動的にＬＳＲ　Ｄライセンスの資格を取得するが、それでもＬＳＲライセンスの申請をＡＳＮに提出しなければならない。一部の競技会場では、政府発行の運転免許証も必要になる場合があることに注意。
ＬＳＲ　Ｃ	３００ｋｐｈ以下（１８６ｍｐｈ未満）	最低１８歳。スピードの段階的増加に基づいて資格を取得する場合は、最高予想速度の７５％以上８５％以下の間で１回以上の成功した単走を達成していなければならない。過去の経験に基づく資格取得のためには、同じ１２ヶ月間に類似車種で最高予想速度の７５％以上８５％以下の間で２回以上の走行を達成していなければならない。ＦＩＡ国際ドライバーライセンスのグレードC以上を保有するドライバーは、自動的にＬＳＲ　Ｃライセンスの資格を得るが、ＡＳＮにＬＳＲライセンスの申請書を提出しなければならない。ライセンスの最終承認は競技会の審査委員が行う。
ＬＳＲ　Ｂ	４００ｋｐｈ以下（２５０ｍｐｈ未満）	最低１８歳。スピードの段階的増加に基づいて資格を取得する場合は、最高予想速度の６０％以上７０％以下の間で１回以上の成功した完走を達成していなければならず、また最高予想速度の７５％以上８５％以下の間で１回の成功した走行を達成していなければならない。過去の経験に基づく資格取得のためには、同じ１２ヶ月間に類似車種で最高予想速度の７５％以上８５％以下の間で２回以上の走行を達成していなければならない。ライセンスの最終承認は競技会の審査委員が行う。
ＬＳＲ　Ａ	４００ｋｐｈ超（２５０ｍｐｈ超）	最低１８歳。スピードの段階的増加に基づいて資格を取得する場合は、最高予想速度の５０％以上６０％以下の間で１回以上の成功した完走、および最高予想速度の６５％以上７５％以下の間で１回の成功した走行、また最高予想速度の７５％以上８５％以下の間で１回の成功した走行を含む、複数の段階的速度増加を達成していなければならない。過去の経験に基づく資格取得のためには、同じ１２ヶ月間に類似車種

		で最高予想速度の７５％以上８５％以下の間で３回以上の走行を達成していなければならない。ライセンスの最終承認は競技会の審査委員が行う。

１５．２．２　経歴に基づく認定

ドライバーは、経歴に基づいてＬＳＲ　Ｃライセンスまたはより高いレベルのＬＳＲライセンスを申請することができる。上記の要件に相当する経歴証明は、希望レベルのライセンス申請と一緒に提供されなければならない。

ａ）経歴に基づいてＬＳＲ　ＤまたはＬＳＲ　Ｃのライセンスを取得するには、ＦＩＡまたは他の団体が認可した陸上速度記録挑戦からの履歴、または現在あるいは以前に保持する陸上速度記録の証拠を提示しなければならない。その他の書類については、競技会審査委員の裁量で検討する場合がある。

ｂ）経歴に基づいてＬＳＲ　ＢまたはＬＳＲ　Ａのライセンスを取得するには、ドライバーは上記の証拠を提供しなければならず、その経歴は、記録挑戦で使用される車両または非常に類似した車両で達成したものでなければならない。

ｃ）経歴証明がＡＳＮによって十分であると考えられる場合、非暫定的ライセンスが発行される。

ｄ）グレードＣ以上のＦＩＡ国際ドライバーライセンスを持っているドライバーは自動的にＬＳＲ　Ｃの資格を取得するが、それでもなお、ＡＳＮへＬＳＲライセンス申請を提出しなければならない。

ｅ）ＬＳＲライセンスはライセンス発行後、不参加年３年ごとに１レベル減少する。

１５．２．３　車両特有のライセンス

ａ）ＬＳＲドライバーライセンスは車両特有のもので、ドライバーに特定の車両で記録挑戦を行うための許可を与えるものであり、名前、番号、写真で識別される。

ｂ）車両が変更された場合、ドライバーは新しいライセンスを申請する必要ないが、ＬＳＲ　Ｃレベルから開始される段階的な速度向上の要件に従わなければならない。　ドライバーがスピード要件を満たしていれば、それはライセンスに記載される。

第１６条　トラックレーシングに対するライセンス

すべてのトラックレースについてはグレードＩＴＣ－Ｃのライセンスが必要とされる。トラックレースで達成した成績はライセンスの昇級資格として必ずしも有効ではない。

第１７条　ドラッグレーシングライセンス

１７．１）ＦＩＡ国際ドラッグレーシングライセンスは、ライセンスが発給される各車両カテゴリー内で、ＦＩＡが公認するすべてのドラッグレーシング競技に有効であり、かつそのような競技に対して所有が義務づけられる。

１７．２）ＦＩＡ国際ドラッグレーシングライセンスについては、国際モータースポーツ競技規則第２章および第８章に規定される国際ライセンスに関するすべての規定に従う。

１７．３）ＦＩＡ国際ドラッグレーシングライセンスは、重ね印刷された“ＤＲ”の大文字により識別される。

１７．４）ライセンスを発給するＡＳＮは、個々の等級に対して要求される資格の判断に対して責任を負うものとする。それには次を含む：
すべてのライセンス申請者は、１６歳以上でなければならない。プロモディファイド、トップメタノールドラッグスター、トップメタノールファニーカー、プロストック、ファニーカー、トップフューエルのドライバーの最低年齢は、１８歳である。
１７歳の者は、次のすべての基準が満たされている場合、プロモディファイド、トップメタノールドラッグスター、トップメタノールファニーカー、プロストック、ファニーカー、トップフューエルのライセンスを申請できる。
１）ライセンス申請者のＡＳＮがそのライセンス申請を認可している。
２）申請者の１８歳の誕生日が来るシーズンの間になる。
３）申請者が、ＡＳＮライセンスのある別のドラッグレーシングカテゴリーの積極的参加者であった。

１７．５）ドラッグレーシングに適用される国際規則に規定されている通り、ライセンスは下記の車両カテゴリーに対して有効である。

Class	TypeA over 125″ Wheelbase	TypeB upto125″ Wheelbase	TypeC bodied
1	Top Fuel	Funy Car	Pro Modified
2	TM/D	TM/FC	Pro Stock
3	*ET6.0-7.49	*ET6.0-7.49	*ET6.0-7.49
4	*ET7.50-9.99	*ET7.50-9.99	―

トップフューエル、ファニーカー、プロモディファイド、プロストック、トップメタノールドラッグスターおよびトップメタノールファニーカーのライセンス申請者は、要求されたクラス（含複数）の最小Ｅ．Ｔ．以下および要求されたクラス（含複数）のｍｐｈ標準以上で２回走行を完了しなければならない。
*ＥＴ＝４分の１マイル経過時間（４０２．３３ｍ）
クラス標準は次の通り：

トップフューエル
５．４０あるいはそれより早い２回の４分の１マイル（４０２．３３ｍ）の走行、および２６０mph（４１５km/h）あるいはそれより早い１回の走行　ーまたはー　４．７０あるいはそれより早い２回の１，０００’（３０４．８ｍ）の走行および２４０ｍｐｈ（３８６km/h）の１回の走行。

ファニーカー
５．７０あるいはそれより早い２回の４分の１マイル（４０２．３３ｍ）の走行、および２５０mph（４００km/h）あるいはそれより早い１回の走行　ーまたは

－　４．９０あるいはそれより早い２回の１，０００’（３０４．８ｍ）の走行および２３０mph（３７０km/h）の１回の走行。

プロストック
７．６０あるいはそれより早い２回の４分の１マイル（４０２．３３ｍ）の走行、および１７０mph（２７０km/h）あるいはそれより早い１回の走行。

プロモディファイド
７．４０あるいはそれより早い２回の４分の１マイル（４０２．３３ｍ）の走行、および１８０mph（２８０km/h）あるいはそれより早い１回の走行。

ＴＭＤ／ＴＭＦＣ
６．４０あるいはそれより早い２回の４分の１マイル（４０２．３３ｍ）の走行、および２００mph（３２０km/h）あるいはそれより早い１回の走行。

１７．６）すべてのライセンス申請者は、一切のテスト走行を行う前にＡＳＮの身体検査を受けることが求められる。身体検査書式およびライセンス申請書はＡＳＮ所定のものを利用可能とする。国際ライセンスの標準医務要件については付則Ｌ項第II章第１条を参照のこと。同様にテスト走行に使用される車両は、申請されるクラス／ライセンスの規則および規定について最新のものでなければならない。

１７．７）特定のクラスのライセンス所持者は、同タイプの下位のクラスに出場しても良い。（例えば、TypeAのClass１のライセンス所持者はTypeAのClass２および４に出場することが認められる。）さらに、他のすべてのＦＩＡドライバーライセンスはClass４のドラッグレーシングライセンスに代えることができるものとする。

１７．８）以前に競技者ライセンスを所持したことのない新規ドライバーには、特別なコクピット適応（目隠し）テストが実施され、コミッティ監視の下で最低６回の走行を実施することが求められる。すべてのライセンス申請者は一切のテスト走行を実施する前に身体検査を行うことが求められる。完全な指示事項はライセンス申請書式の裏面を参照のこと（ＦＩＡ　ＡＳＮより入手可能）。ＦＩＡ選手権競技会においてドライバーに追加の走行が提供されることはない。アップグレードあるいはクロスグレード（ボディタイプカテゴリーからオープンホイールのカテゴリー、またその逆の変更）となるドライバーには、コクピット適応テストの実施と３回の走行が要求される（ライセンス申請１回につき）。ライセンスが与えられているドライバーは、そのライセンス制限以下にクラス付けされる車両を運転できる。ロングホイールベースカテゴリーからショートホイールベースへ、ドラッグスターからボディタイプへなど、またその逆の枠を越える変更は、それぞれのライセンスに特に定める場合を除き、禁止される。

第１８条　障がいのある参加者のためのライセンス

本項は、身体に障がいのある競技参加者を対象とする（第II章第１条４、第１条５参照）。

１８．１）　**ドライバー**

モータースポーツの実践の妨げとなる慢性疾患および不適格視覚障がいによって引き起こされる問題に関係なく、後天性あるいは先天性障がいのある者で、当該者の国に設置される国内医療委員会（その設置がある場合）またはＡＳＮの指定する医師の意見で、国際ドライバーライセンスを取得する条件を満たさないとされる者（第２章第１項５．２を参照）は、以下の条件をすべて満たす場合に、国際ドライバーライセンスの取得を申請することができる（第１８条２から第１８条５）。

１８．２）　**補足条件**

障がいのある参加者については、国際ドライバーライセンスの授与について、以下の基準も考慮しなければならない：

ａ）　**健康診断**

国際ドライバーライセンスの取得候補者である障がいのある参加者は、第 II章１条５．２および１条５．３に定める条件に従い、国内医療委員会の設置がされている国にて、その委員会委員により、また設置がない場合にはＡＳＮの任命する医師により検査を受けなければならない。

ｂ）　**ドライビングテスト**

申請者は、その運転能力評価のため、自身の競技車両を使用し、できればサーキットあるいはラリーステージにて、ＡＳＮから出されるオフィシャルの立会いのもとで、運転技能試験を受けなければならない。

ｃ）　**車両から自己脱出する能力**

申請者は、参加を予定している競技車両（または類似の車両モデル）から、できるだけ早く脱出する能力についても判定されなければならない（差し迫った危険、火災の発生などのシミュレーション）。

申請者はシートベルトを取り付けレース出走準備を整えた位置から、参加を希望する選手権の時間要件に従い、単独で脱出し、車両から離れなければならない。

移動能力障がいが申請者が出場を予定する車両からの脱出に著しく影響する場合は、出場する競技会のレースディレクターおよび／または競技長にその旨を通知すること。

１８．３）　**国際ドライバーライセンスを保持する障がい者の車両に対する適応証明**

ＦＩＡディスアビリティ・アクセシビリティ委員会のＦＩＡ適応ワーキンググループによる評価が達成されたものと判断された後、障がいのある参加者に必要とされる適応のために、対応する公認および／あるいは技術規則を遵守していない競技車両について、ＦＩＡにより適応証明が提供される。

適応証明書とその補足は、車両検査の際に、出場予定の競技会の技術チームにできるだけ早く提示しなければならない。適応証明書とその補足書に明記されている適合に従った改造のみが許可される。

適応証明書は、発行されたシーズンの間、その期間中に車両の改造が変更されない限り、有効となる。この証明書は、１シーズンと次のシーズンの間で更新することができる。

参加者のＡＳＮは、この目的のために用意されたＦＩＡ書式を使用し出場予定の大会の２ヶ月前までにＦＩＡ適応ワーキンググループに適応証明を要求しなければならない。ＦＩＡ適応ワーキンググループは、国際スポーツカレンダーに掲載の競技、あるいはＦＩＡ適応証明を特に要求する規定の下で行われる競技に参加を予定する車両についてのみ要求を受け入れる。

１８．４）　コ・ドライバー

同様に、モータースポーツの実践の妨げとなる慢性疾患および不適格視覚障がいによって引き起こされる問題に関係なく、国際モータースポーツ競技規則第２０条にて定義される通り、スポーツ活動においてラリーのコ・ドライバーとしての役割に限定される障がいをもつ参加者は、国際モータースポーツ競技規則第２０条にて定義される通り、国際コ・ドライバーライセンスの申請を行うことができる。

満たされるべき身体的基準は、障がいのある参加者の国際ライセンス取得候補者に求められるものと同様である。申請者がコ・ドライバーを務めることを希望する車両（あるいは類似の車両モデル）から脱出する能力について、障がいのある参加者のライセンスに求められる基準と同じ基準に従い評価されなければならない。

さらに、求められる場合において、申請者は以下の行為を記載の順序で実行できなければならない：

－　屋根の上にＳＯＳサインパネルを置く；
－　車両の後方約５０mの箇所に、赤色の三角表示を置く；
－　ＳＯＳサインパネルを回収し、車両の後でそれを振って合図する。

１８．５）　身障者国際ドライバーライセンス保持者のモータースポーツの実践

１８．５．１ 緊急時の管理

身障者参加者が１名また複数ある一切の競技では、レースディレクターおよび／または競技長、メディカル・デリゲートおよび／または医師団長、および救急サービスにそれらのドライバーのゼッケンが通知されなければならず、ドライバーの身障状況についての情報、特に歩行者あるいは歩行に関して障がいのある者であることについての情報が提供されなければならない。
特に、脚が拘束され、胴体がシートに拘束されている場合、および／あるいはコックピットの改造が救助の妨げになる場合などは、救急サービスに連絡

しなければならない。
できるだけ早く上記の上級オフィシャルに連絡し、コースマーシャル、救出チーム、医療チーム員に情報を伝達できるようにすることは、ドライバーおよび／またはチームの責任である。

１８．５．２ **障がいのある参加者のためのユニバーサルシンボル**
ＦＩＡディスアビリティ・アクセシビリティ委員会によって承認された歩行に関して障がいのある者は、識別のためのユニバーサルシンボルを常に表示しなければならない。
そのシンボルはレースカー上のゼッケンあるいは名前の横に、競技およびテスト中、常に競技用車両の両側のドアと、前面と後面に貼られること。
ステッカーはゼッケンの少なくとも５０％のサイズ（いかなる場合も最低８cm^2の大きさ）とし、後者の隣に貼られる場合には名前と同じサイズであること。
夜間のレースの間でもロゴが見えるように、白の部分はできる限り電界発光素子（あるいはそれと同等のもの）であること。

１８．５．３ **耐久レース**
耐久レース、および同一車両に複数エントラントのある競技については、障がいのあるドライバーがレース中であることを特定するために高度な照明装置の使用が求められる。

１８．５．４ **競技中のサーキットまたはステージからの脱出**
歩行に関して障がいのあるドライバーは車両に煙または火災が生じた場合にのみ、競技中のサーキットまたはステージ上で停止した車両から自己退避する。また、車両が水域の極近くにあり沈む恐れがある場合にも自己退避する。
停車中の車両の障害のあるドライバーが安全な場所へサーキットまたはステージを運転して離れることができない場合、ドライバーはケージ、ハーネス、安全装置で保護されたまま車内に留まり、救助されるのを待つ。

１８．５．５ **追加の支援要請**
障がいのある参加者で特定の必要を持つ者は、出場しようとする競技中、各種作業を進めるために、クルーによる追加的な支援を要請することができる。
安全上の懸念がなく、運動機能の障がいを補うため、あるいは理学療法士やトレーナーによる特別なケアを受けるための要請である限り、その必要性の詳細な説明を、できるだけ早く競技の審査委員会に提出しなければならない。
ＩＳＣおよび関連する競技規則が優先されるが、要求された支援を許可するかどうかの判断は、障がい者参加者が競技を希望する競技会の審査委員会の裁量に委ねられる。

第１９条　インターナショナルグレード 限定スピード競技ライセンス（ＩＴ　ＬＳＣ）

１９．１）　**以下のドライバーおよびコ・ドライバーに要求される最低限のライセンス：**
サーキットあるいは公道上での限定スピード競技。

これらは平均速度が最高５０km/hの競技、および/または現地の交通法規に従うことを条件に公道で行われる競技である。
制限速度が守られている限り、以下の競技は限定スピード競技とみなされる（ただし、これに限定されない）：
ａ）サーキット
デモンストレーション、パレード、トライアル、エコ・コンペティション、レギュラリティ、またはそれと同等な種目／カテゴリー。
ｂ）道路
レギュラリティ、エコ・レギュラリティ、ヒストリック・レギュラリティ、ナビゲーション、ツーリング集会、またはそれと同等な種目／カテゴリー。

１９．２）年齢基準

所有者は、満１６歳以上（生年月日に依る）でなければならない。

１９．３）資格基準

取得に当たって試行期間が必要とされることはない。
競技が公道（オープンまたはクローズ）で行われる場合、車両を運転するＩＴ　ＬＳＣライセンス所有者は、当該競技が行われる国で有効な一般の運転免許証も所持していなければならない。
限定スピード競技の成績は、他のライセンスグレードの資格取得には考慮されない。

１９．４）適用期間

ＩＴ　ＬＳＣ　ライセンスの発給は：
ａ）カレンダー年（すなわち、申請した年の１２月３１日まで有効）について発行される、または、
ｂ）競技会ごとに発行される。このタイプのライセンスは、年間発行回数に制限はない。

==========

ＦＩＡ国際モータースポーツ競技規則付則Ｌ項
第２章

ドライバーの身体検査に関する規則
（２０２２年１２月７日版）

==========

第２章　ドライバーの身体検査に関する規則

第１条　毎年の医学的適性に関する受診

１．１）　メディカルコントロールの適用範囲

本章に記載されている身体検査を総合すると以下の通り：

－　ＦＩＡ国際ドライバーライセンスの発給に必要な医学的条件を満たすために必要かつ十分なもの。

－　それは国内ドライバーライセンスの発給にも強く推奨されるもの。

この身体検査はライセンスを発給する国において医療資格を有する医師により、ドライバーライセンス申請前３ヵ月以内に実施されていなければならない。ただしＡＳＮは適切であると判断した場合に限り特別の条件を付すことができる。新型コロナウイルス感染症のパンデミックにより移動が制限されていることを考慮し、それが続く限り、ライセンスを発給する国で身体検査を行うことができない場合は、身体検査が行われる国で検査実施を許可されている医師が身体検査を行うことができる。

身体検査には以下のものが含まれる。

－　家族ならびに本人の（内科的、外科的、外傷学的）既往症、付随する病気や伝染病の存在、および薬物の使用に関する質問書

－　十分な臨床検査。とくに以下を含むこと。

－　心臓血管の適性検査

－　視覚検査

－　運動機能の評価

１．２）　心臓血管の適性検査

－　すべての場合において、血圧は測定される。

－　ライセンス申請年度開始時に５９歳以下である対象者は、過去３６カ月以内に心電図検査を行っていること。

－　また、５０歳からは３年に一度、心臓専門医の受診が求められる。

－　ライセンス申請年度開始時に６０歳以上の対象者については、過去１２ヶ月以内に心電図検査と運動耐容能試験（ＥＴＴ）を受けていること。その後、１年ごとに心電図を、２年ごとに運動耐容能試験と心臓科の診察を受けること。

１．３）　視覚検査

国際ライセンスが発給される最初の年には、眼科医または当該国の法令でテストを行うための資格を有する者の検査を受け、次の事項が証明されなければな

らない。
この視覚検査の際にコンタクトレンズを着用する権限は与えられていない。必要な場合、ドライバーは眼鏡を着用しなければならない。

ａ） 視力：
ｉ） 矯正前または後の左右の各視力が最低０．９であるか、一方の視力が０．８である場合、もう一方は１．０であること。
ⅱ） 一眼だけの視力が極端に弱く改善できない者でも、矯正の有無にかかわらず対眼の視力が１．０以上であり、次の条件が満たされれば、ドライバーライセンスを取得することができる。：
－ 下記のｂ、ｃおよびｄに適合すること。
－ 眼底が色素網膜症で無いこと。
－ 古いかまたは先天的な損傷は確実に一眼に限られる。

ｂ） 色神：正常（検査方法：石原式色覚異常検査表または同様の適格審査テスト）異常の疑いがある場合にはＦａｒｎｓｗｏｒｔｈｔｅｓｔ「Ｐａｎｅｌ Ｄ１５」もしくは同様の方式によるものとする。いかなる場合においても、国際競技に使用される信号旗の色の認知を誤る危険性があってはならない。

ｃ） 静止時の視野：最低１２０°；中央の２０°の視野はいかなる部分も損なわれてはならない。視野計による視野計測が実施されていなくてはならない。

ｄ） 立体的視覚：機能すること。疑いがある場合、Ｗｉｒｔｈ、Ｂａｇｏｌｉｎｉ（線状レンズ）もしくは同様のテストの実施により評価する。

ｅ） 視力の矯正：コンタクトレンズの使用は次の場合に認められる。：
－ コンタクトレンズを最低１２ヵ月使用しており、また毎日相当時間着用していること。
－ それらを供給した眼科技士により、モータースポーツに対する適合性が証明されていること。

１．３．１）長期視覚喪失または長期視野異常を含む視覚における重大な疾患の場合には、ドライバーのさらなる視科学的な所見を考慮するまでに２年以上必要となる。この場合、視野および立体的視野を含む特別な視科学的テストが実施されなくてはならない。これにはサーキットにおけるリアルタイムでのテストを可能な限り実施することを推奨するものである。
これらの決定は状況に応じて行われるものとする。

１．４） 関節の可動性、動きの幅、切断部位と使用できる人工器官の一覧、知覚と運動の障がいの一覧
以下の場合は国際ライセンスの発給に適合する。
－ 指の切断。ただし、両手の握り機能が損なわれていない場合。
－ 義肢。ただし、結果として機能が正常に等しいか、または正常に近い場合。
－ 手足の自由な動きが５０％を超えて阻害されていないもの。

１．５） モータースポーツを行うにあたり不適合とされる、もしくは特定の組織による医学的評価を必要とする疾病および身体障がい一覧

１．５．１）完全に除外されるもの
－ 治療中であるなしに関わらず、過去１０年間に確認されたてんかん症

状。

- 突然死の危険性がある心臓血管の問題。
- 片目の失明（単眼盲）。

ドライバーが片眼失明となった場合については、ＦＩＡ Ｍｅｄｉｃａｌ Ｃｏｍｍｉｓｓｉｏｎによりケースバイケースで審査される。

なお、前述の例外から起因するすべての問題において強い要望がある場合は、提出された問題ごとに、ＦＩＡ Ｍｅｄｉｃａｌ Ｃｏｍｍｉｓｓｉｏｎは他の専門委員会の意見を求めることがある。

１．５．２）標準ライセンスには適合しないが、身体障がいのあるドライバーのライセンスの申請を認めることができるもの（本規定の第１章第１８条を参照）。

- 1.4項で定義される基準を満たさない関節のあらゆる制限、切断と義肢
- 中枢および末梢における知覚運動の重大な異常（片麻痺、半側麻痺、対麻痺等）

１．５．３）ＡＳＮが承認した組織による医学的評価を必要とする疾病および身体障がい（当該組織はメディカル委員会または委員会が存在しない場合はＡＳＮが承認した医師とする。）

- インシュリンまたはスルホニル尿素により治療中の糖尿病。この場合には、当事者および実際に行われていることを示すその治療について定期的管理を行っていることを証明する内秘書類をＡＳＮにより承認された医学的組織に提出し、適性検査に関するメディカルサーティフィケイト（１．８参照）には<ｍｅｄｉｃａｌｓｕｐｅｒｖｉｓｉｏｎ ｎｅｃｅｓａｒｙ>の文言を記すものとする。
- 心臓または動脈異常すべて。
- 注意欠陥多動性障がい（ADHD）を含む、行動に問題を引き起こす可能性があり、特別なケアを必要とするいずれの精神状態。
- その性質あるいは治療により、結果として、事故の場合も含んで、モータースポーツに参加するにあたって害を及ぼす可能性のある健康問題。

１．６）　メディカル検査フォーム

各々の国において、ＡＳＮは自国の法律や慣習に従って、以下のものを作成し印刷しなければならない。

（ｉ）メディカルクエスチョネア

（ii）メディカルフォーム

現行規則の要求事項に従い、これらの書類はすべてのライセンス申請者に配布される。

１．６．１）メディカルクエスチョネア

当該ドライバーが署名する。

このクエスチョネアの提案される表記内容は、ＦＩＡから入手できる。

１．６．２）メディカルフォーム

メディカルフォームは以下のものを含んでいなければならない。

- 診察する医師が必要とする情報（提案される表記内容は、ＦＩＡから入手できる）。
- 以下のすべての情報。
- 受診者の身長と体重。
- 血液型とＲＨ因子（法律によって要求される国の場合）。

－　アレルギー（薬物治療またはその他の治療を行っているか）。
－　最後に抗破傷風ワクチンを接種した日。
－　数値による筋骨格システムの評価結果。
－　数値による視覚検査結果。
－　血圧値と更なる検査（年齢と場合により、心電図または負荷心電図のいずれかになる）が実施されたという言明。

法律または慣習によって要求されている国においては、このメディカルフォームに追加検査項目を規定してよい。ＡＳＮのスタンプの上部に医学検査を行なった医師により署名がなされる。

申請者はこのフォームの下部に、次の事項について宣誓する署名を行なわなくてはならない。

－　医師に申告した現在の健康状態および既往症（病歴）に間違いのないこと。
－　世界アンチ・ドーピング機構の禁止物質および禁止方法のリストに含まれる、いかなる物質も使用していないこと。

所属するＡＳＮに自身の健康状態に重大な変化がないことを遅滞なく知らせる義務を負う：

－　医療の観点から、３週間以上受けているいかなる薬物投与を含む。
－　外傷学の観点から、事故により一定期間休んだかどうか、また、その事故がモータースポーツの参加に関係したかどうかにかかわらない。

１．６．３）メディカルフォームとメディカルクエスチョネアの用途

これらの書類はＡＳＮによって保管され、ＡＳＮは医学的機密の尊重に関する規則を遵守するものとする。

しかしながら、事故や併発性の病気が発生した場合にモータースポーツに携る医師が利用できる確かなコンピュータファイルを作成する目的で、ＦＩＡによりそれらの書類のコピーが要求されることがある。該当するドライバーのカテゴリーは、ＦＩＡ　Ｍｅｄｉｃａｌ　Ｃｏｍｍｉｓｓｉｏｎによって適正な方法で決定される。

１．７）　検査を実施する医師の任務

医学的適性検査を行う責務を持つ医師は、申請者により提示されるメディカルフォームを用いることが義務づけられ、必要とされるすべての詳細事項について記入しなければならない。申請者は検査後ただちにこの書類を当該ＡＳＮに送付しなければならない。適否の決定は検査を実施した医師によりなされる。

この医師はＡＳＮが承認した組織（国内メディカル委員会もしくは承認を受けた医師）に意見を求めてもよい。

１．８）　適性検査に関するメディカルサーティフィケイト

それぞれの国際ライセンスは、次の方法で適性検査に関するメディカルサーティフィケイトを伴ったものでなければならない。

・ライセンスの裏側に記載する
・添付書類として別紙に記載する

Ａｐｔ　ｆｏｒ　ｔｈｅ　ｐｒａｃｔｉｃｅ　ｏｆ　ｍｏｔｏｒｓｐｏｒｔ，ａｃｏｒｄｉｎｇ　ｔｏ　ｔｈｅ　ＦＩＡ　ｍｅｄｉｃａｌ　ｓｔａｎｄａｒｄｓ：

Ｄａｔｅ：

Ｃｏｒｅｃｔｅｄ　ｅｙｅｓｉｇｈｔ（ｇｌａｓｅｓ　ｏｒ　ｌｅｎｓｅｓ）
　ｙｅｓ　　ｎｏ
Ｓｐｅｃｉａｌ　ｍｅｄｉｃａｌ　ｓｕｐｅｒｖｉｓｉｏｎ
ｙｅｓ　ｎｏ

１．９）　規則の配布

ＡＳＮは、自らが管理する書面に加えて、診察する医師に現行規則を配布するか、またはライセンス申請書にそれらの規則が見つけられるコンピュータのウェブサイトを示すことが要求される。

第２条　競技におけるメディカルコントロール

当該競技の医師団長による適性検査に関するメディカルサーティフィケイトの確認は、特定の場合に要求される予備的検査に代えることができる。さらにドライバー本人の行動が身体検査の必要性を正当化するか否かに関わらず、競技の期間中もしくはフィニッシュ後いかなるときでも、医師団長、任命されている場合にはＦＩＡメディカルデリゲートあるいは競技長は身体検査を要求することが可能である。当該ＡＳＮは医師団長および任命のある場合にＦＩＡメディカルデリゲートの報告を受けて、必要とされるいかなる決定をも下すことができる。それが適当であればアルコール検査も実施され得る。

２．１）　神経測定テスト

ＦＩＡ世界選手権に参加するドライバーに神経測定テストを行なう場合がある。そうしたテストの方法については、当該選手権のＦＩＡメディカルデリゲートが責任を負う。得られた個人データは、比較目的のために使用される。

２．２）　事故、身体障がいまたは健康上の問題が発生した後の手続き

２．２．１）競技中の手順 － 競技中に経験した事故、身体障がいまたは健康上の問題（後の段階で診断が行われた場合、2.2.2）を参照）

a)　ドライバーの責任

ドライバー（または不可抗力の場合はその親族）は、シリーズまたは選手権を担当する医師団長および医師に一切の健康問題を（完全に良性でない限り）遅滞なく通知する責任がある。

Ｆ１、ＷＥＣ、ＷｏｒｌｄＲＸ、およびＷＲＣのための特別措置：
さらに、ＦＩＡメディカルデリゲート（電子メールによる）およびＦＩＡ（medical@fia.com）にも通知。

b)　健康診断

次の者により、いつでも健康診断を依頼し、実施することができる：

－ 医師団長
－ シリーズまたは選手権を担当するＦＩＡメディカルデリゲートまたは医師（任命のある場合）。

関係するドライバーがこの検査を受けることは義務であり、ドライバーの所属チームは医師団長またはＦＩＡメディカルデリゲート（任命のある場合）からそれについて通知を受ける。

c)　検査後の決定

検査を要請し実施した医師は、以下の事項を決定する：

－ ドライバーに対し競技の続行を許可するか、
－ ドライバーに競技続行を禁じ、復帰検査を要求する。

d)　復帰検査が要求された場合に実施されるフォローアップ

事故/問題が発生した競技の医師団長によるもの：

－ ドライバーの管轄ＡＳＮに事故/問題を通知し、復帰検査が要求されたことを知らせる。
－ ドライバーが病院に搬送された場合、ドライバーの管轄ＡＳＮに当該ドライバーの健康状態の変化を知らせる。

Ｆ１、ＷＥＣ、ＷｏｒｌｄＲＸ、およびＷＲＣのための特別措置：
さらに、ＦＩＡメディカルデリゲート（電子メールによる）およびＦＩＡ（ｍｅｄｉｃａｌ＠ｆｉａ．ｃｏｍ）にもリアルタイムで通

知。

ドライバー（または不可抗力の場合はその親族）によるもの：

－ドライバーの管轄ＡＳＮおよび事故/問題が発生した競技の医師団長と、シリーズまたは選手権を担当する医師に、画像資料を含む明確かつ包括的な情報を記載することにより、当該ドライバーの健康状態の変化について通知する。

－さらに、このすべての情報を当該ドライバーが次に参加を望む国際競技の医師団長に送付し、復帰検査を実施する必要があることを知らせる。（医師団長の連絡先は、 競技が開催される国のＡＳＮ、そこで判らない場合ＦＩＡ（ｍｅｄｉｃａｌ＠ｆｉａ．ｃｏｍ）に問い合わせ）。

Ｆ１、ＷＥＣ、ＷｏｒｌｄＲＸ、およびＷＲＣのための特別措置：
さらに、ＦＩＡメディカルデリゲート（電子メールによる）およびＦＩＡ（ｍｅｄｉｃａｌ＠ｆｉａ．ｃｏｍ）にもリアルタイムで通知。

－復帰検査に合格するまでは、ＦＩＡ国際カレンダーに登録されているモータースポーツ競技一切に参加しないこと。

ドライバーの管轄ＡＳＮによるもの：

－当該ドライバーから受け取った情報と書類に基づき、また必要な健康診断を実施し、ドライバーが十分に回復したと判断した場合は、当該ＡＳＮはその事件を監視し、 当該ドライバーの競技への復帰は、次に参加する国際競技の医師団長が実施する復帰検査に合格することを条件に承認されることを確認する書類を当該ドライバーに提供する。

－当該ドライバーが参加を予定している次の国際競技の医師団長に健康状態を通知し、復帰検査を実施する必要があることを知らせたことを確認する。

－重大事故が発生した場合は、世界事故データベース（http://www.fia.com/fia-world-accidentdatabase）の医療セクションを記入完了し、その後、ドライバーの健康状態の変化に関しての情報を記入完了する。

当該ドライバーが次に参加する国際競技の医師団長によるもの：

－ドライバーの管轄ＡＳＮから出される、当該ドライバーが次に参加する国際競技の医師団長が実施する復帰検査に合格することを条件に、競技への復帰を承認することを確認する文書の提示に応じて、当該ドライバーに復帰検査を受けることを要請する。

Ｆ１、ＷＥＣ、ＷｏｒｌｄＲＸ、およびＷＲＣのための特別措置：
復帰検査は、ＦＩＡ世界選手権の対象とはならない国際競技に先立って行われない限り、ＦＩＡメディカルデリゲートの立ち合いの下で実施される。

２．２．２）競技外の手順 － 競技外で経験した事故（国内事故を含む）、あるいは診断された身体的問題または健康上の問題の後の手続き

ａ）ドライバーの責任

ドライバー（または不可抗力の場合はその親族）は、競技外で診断された身体的または健康上の問題（完全に良性でない限り）および競技外で発生した事故またはその影響が診断されたことを、当該ドライバーの管轄のＡＳＮに知らせる責任がある。

Ｆ１、ＷＥＣ、ＷｏｒｌｄＲＸ、およびＷＲＣのための特別措置：
さらに、ＦＩＡメディカルデリゲート（電子メールによる）および

ＦＩＡ（ｍｅｄｉｃａｌ＠ｆｉａ．ｃｏｍ）にも通知。

ｂ）ＡＳＮまたはＦＩＡメディカルデリゲートの決定

ドライバーから受け取った情報と書類に基づき、必要な健康診断を行った後、ドライバーの管轄ＡＳＮは、復帰検査を受けなければならないかどうかを決定し、ドライバーにその決定を知らせなければならない。

Ｆ１、ＷＥＣ、ＷｏｒｌｄＲＸ、およびＷＲＣのための特別措置：

ドライバーの管轄ＡＳＮはＦＩＡメディカルデリゲートにもその決定を遅滞なく伝えなければならない。

ＦＩＡメディカルデリゲーも、正当と判断する場合には、復帰検査を請求する場合がある。その後ＦＩＡはドライバーに知らせる。

ｃ）復帰検査が要求されたときに実施されるフォローアップ

ドライバーによるもの：

- 自身のＡＳＮに自分の健康状態の変化を知らせ、いかなる画像資料も含め、明確で包括的な情報を提供する。
- さらに、このすべての情報を、自身が参加することを希望する次の国際競技の医師団長に送り、復帰検査を実施する必要があることを知らせる（医師団長の連絡先は、 競技が開催される国のＡＳＮ、そこで判らない場合ＦＩＡ（ｍｅｄｉｃａｌ＠ｆｉａ．ｃｏｍ）に問い合わせ）。

  Ｆ１、ＷＥＣ、ＷｏｒｌｄＲＸ、およびＷＲＣのための特別措置：

  さらに、ＦＩＡメディカルデリゲート（電子メールによる）およびＦＩＡ（medical@fia.com）にもリアルタイムで通知。
- 復帰検査に合格するまでは、ＦＩＡ国際カレンダーに登録されているモータースポーツ競技一切に参加しないこと。

ドライバーの管轄ＡＳＮによるもの：

- ドライバーが十分に回復したと判断した場合は、当該ＡＳＮはその事件を監視し、 当該ドライバーの競技への復帰は、次に参加する国際競技の医師団長が実施した復帰検査に合格することを条件に承認されることを確認する書類を当該ドライバーに提供する。
- 当該ドライバーが参加を予定している次の国際競技の医師団長に健康状態を通知し、復帰検査を実施する必要があることを知らせたことを確認する。

当該ドライバーが次に参加する国際競技の医師団長によるもの：

- ドライバーの管轄ＡＳＮから出される、当該ドライバーが次に参加する国際競技の医師団長が実施する復帰検査に合格することを条件に、競技への復帰を承認することを確認する文書の提示に応じて、当該ドライバーに復帰検査を受けることを要請する。

  Ｆ１、ＷＥＣ、ＷｏｒｌｄＲＸ、およびＷＲＣのための特別措置：

  復帰検査は、ＦＩＡ世界選手権の対象とはならない国際競技に先立って行われない限り、ＦＩＡメディカルデリゲートの立ち合いの下で実施される。

２．２．３）規定不遵守の場合の制裁

ドライバーが２．２．１）および２．２．２）に定められた手続きを遵守しなかった場合は、競技中に現地で、またはＦＩＡ国際カレンダーに登録された将来の競技において、審査委員会に通知される場合があり、それにより適切な決定を下し、正当と判断された場合には罰則を科すことができる。

第３条　アンチ・ドーピングに関する組織体制

ＦＩＡアンチ・ドーピング規則は、モータースポーツにおけるドライバーの健康、公正、公平および安全性を推進し、ドーピングのないスポーツへ参加する彼らの基本的な権利の保護を目的とする。
本規則は国際モータースポーツ競技規則付則Ａ項に掲載される。

第４条　控訴に対する委員会

各国において、ＡＳＮによって指名されたメディカル委員会は、本規則の１．３）、１．４）に定められた条件を論争の根拠として、医師とドライバーの間に生じたいかなる論争を解決するために召集されることとする。
ドライバーは、医師、メディカル委員会の委員またはＡＳＮに承認された医師の立ち合いのもとに試走の実施を要求されることがある。
当該国内委員会により達せられた結論は、ＦＩＡの管轄下にあるその他のすべての国によって承認される。

第５条　モータースポーツ競技における生理学的調査の規定

５．１）　概論
生理学的調査は医学の本質であると考えられ、全体または一部で、実施される。
ａ）競技開催場所から離れ、参加者の任意および個人の合意が適用される法律と規則の規定に厳格な一致が得られるなら、実施者は下記の規定６．２）、６．３）および６．４）に従わなくてもよい。
ｂ）または、実施の競技および／またはプラクティスセッション走行中に、上記の合意の直接的な規定に加えて、この場合は、いかなる時もどんな理由であろうとも、競技の通常の運営および調査に関係のない競技参加者およびドライバーを妨げるものであってはならない。よって、実施者は下記の規定６．２）、６．３）および ６．４）に従わなければならない。

５．２）　調査実施計画
調査実施計画および研究テーマの選択は、
ａ）独立した研究医師、またはその問題に関して有能な医学チームを持つ法人によるもの
ｂ）ＡＳＮメディカル委員会を通じ、ＡＳＮによるもの
ｃ）ＦＩＡ　Ｍｅｄｉｃａｌ　Ｃｏｍｍｉｓｓｉｏｎによるもの
注：ｂ）またはｃ）において、関係する委員会は、研究医師（含複数）を任命する。

５．３）　事前合意事項
競技中に行われる予定の実験は、権限のあるメディカル委員会の事前の合意なしでは実施することができない。すなわち：
５．３．１）国内格式競技またはＦＩＡ世界選手権以外の国際格式競技、および１つのＡＳＮの地理的カバーエリア内で行われる競技においては、関係する国内メディカル委員会の合意で必要かつ十分である。
５．３．２）ＦＩＡ世界選手権に参加しているドライバーおよびコ・ドライバーが関係する

すべての実験、および１つの競技であるがいくつかのＡＳＮの管轄で走行することが予定されているＦＩＡ世界選手権以外の国際的な実験については、ＦＩＡ　Ｍｅｄｉｃａｌ　Ｃｏｍｍｉｓｓｉｏｎの合意が義務づけられる。従って、国内メディカル委員会によって委任されているか否かに関わらず、これらの要因の範囲内でかかる、いかなる要請もＦＩＡメディカル委員会に提出しなければならない。

５．４）　競技および／または関連するプラクティスセッション中の生理的実験の「フィールドでの」通常走行に要求される追加条件。

すべての場合において、以下の者の合意が必要とされる。

－　実験が実施される管轄のＡＳＮ
－　オーガナイザー
－　レースディレクター
－　医師団長
－　ＦＩＡ世界選手権の場合、イベントディレクター

このため、要請書には以下を明記しなければならない。

－　実験に必要な医療機器のタイプ、量および配置
－　実験の場所、必要な時間を明示すること
　・サーキット競技の場合、それがプラクティスセッション中または決勝レース自体の中で実施されるか否かに関わらない。
　・ラリー競技の場合、それが計時ステージ中またはロードセクション中で実施されるか否かに関わらない。
－　医師人員を含む、医学調査チームを構成する人数

ＦＩＡメディカルデリゲートがいる競技では、この要請書は情報としてデリゲートに送られなければならない。

５．５）　調査で得られた科学的データの利用

科学的成果は、研究医師のみが所有するものとなる。または、場合によって、その問題に関して有能な医学チームを持つ法人のみが所有するものとなる。

ａ）実施者の選択により、データを配布することは完全に彼らの自由である。
ｂ）ただし、実施者は結果を管轄のＡＳＮおよびＦＩＡに知らせることを約束するものとする。

==========

ＦＩＡ国際モータースポーツ競技規則付則Ｌ項
第３章

ドライバーの装備品
（２０２２年１２月７日版）

==========

第３章　ドライバーの装備品

第１条　ヘルメット

１．１）　**前頭部保持装置（ＦＨＲ）に使用する認定基準**

ＦＨＲの使用が、次の第３条に従って義務付けられている場合、サーキット競技、ヒルクライムまたはラリーのスペシャルステージに参加し、ＦＩＡカレンダーに登録されているドライバーは、次のいずれかで公認されたクラッシュヘルメットを着用しなければならない。

ＦＩＡ基準：

－　8858-2002または8858-2010（テクニカルリストNo.41）、
－　8859（テクニカルリストNo.49）、
－　8860-2010（テクニカルリストNo.33）、または
－　8860-2018または8860-2018-ABP（テクニカルリストNo.69）

１．１．１）下記の選手権の何れかの競技に参加するドライバーも次のチャートに従って、ヘルメットを着用しなければならない：

選手権	ＦＩＡ基準
フォーミュラ 1 世界選手権	8860-2018-ABP
フォーミュラ 2	8860-2018-ABP
フォーミュラ 3	8860-2018-ABP
ﾌｫｰﾐｭﾗ (3)ﾚｼﾞｮﾅﾙ	8860-2018-ABP
フォーミュラ E（シーズン６から）	8860-2018-ABP
FIA世界ラリー選手権で優先１ドライバーおよびコ・ドライバーである場合、あるいは2021年付則J項第255A条に合致したワールドラリーカーで競技する優先２ドライバーおよびコ・ドライバー	8860-2018 または 8860-2018-ABP
WEC (LMH,LMP2&LMGTE)	8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIA世界ラリークロス選手権の全ドライバー	8860-2010, 8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIA GTワールドカップ	8860-2018 または 8860-2018-ABP
GT3車両で行われる国際シリーズ	8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIAモータースポーツゲーム：GTカップ	8860-2018 または 8860-2018-ABP

FIA世界ツーリングカーカップ、フルシーズンの常任ドライバーについて	8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIA ETCR ｅツーリングカーカップの選手権ポイントを獲得する資格のあるドライバー	8860-2018 または 8860-2018-ABP

世界ラリー選手権のすべてのドライバー、および技術規定にＦＩＡフォーミュラ１またはＦ３０００技術規則のクラッシュ構造体要件が含まれている国際シリーズの全ドライバーは、ＦＩＡ基準8860（テクニカルリストNo.33またはテクニカルリストNo.69）で公認されたヘルメットを着用することが強く推奨される。

１．２）　前頭部保持装置（ＦＨＲ）なしで使用する認定基準

ＦＨＲの使用が義務ではない場合、ＦＩＡカレンダーに登録されているサーキット競技、ヒルクライムあるいはラリーのスペシャルステージに参加するドライバーは、ＦＩＡテクニカルリストNo.25に記載されている基準の１つで公認されたクラッシュヘルメットを着用しなければならない。

１．３）　使用の条件

オープンコクピット車両に搭乗するドライバー、およびＷＥＣ選手権の何れかの競技に参加するドライバーも、チン（顎）バーがヘルメット構造の一体部品となっており、ＦＩＡ承認基準にのっとり試験を受けたものであるフルフェイスヘルメットを着用しなければならない。これはヒストリックのオープンコクピット車両、およびオートクロスのスーパーバギー、バギー1600およびジュニアバギーにも推奨される。

いかなるtearーoffsバイザーもトラック上やピットレーン上に不必要に投げ捨ててはならない。

テクニカルリストＮｏ．３３、Ｎｏ．６９、Ｎｏ．４１およびＮｏ．４９に記載されたフルフェイスヘルメットに装着されたフルバイザーにはＦＩＡステッカーが貼付されれている。

その施行日は：

- 2016年１月１日以降に製造されたバイザーにはＦＩＡステッカーが貼付されていなければならない。
- 2015年12月31日以前に製造されたバイザーにはＦＩＡステッカーの貼付は義務付けられておらず、ステッカーなしに使用されている場合もある。

クローズドコクピット車両に搭乗するフルフェイスヘルメットを着用するドライバーおよびコ・ドライバーは、負傷したドライバーの気道に適切にアクセスできることを保証するために、次のテスト[1]に合格できなければならない。

- ドライバーは、ヘルメットおよびＦＩＡ承認の頭部の動きを抑制する装置を正しく着用し、安全ベルトを締めた状態で車両のシートに着座する。
- 救助員２名の助けを借りて、競技会医師団長（もしくは、もし居ればＦＩＡメディカルデレゲート）が、ドライバーの頭部を中立位置に保ったままヘルメットを脱がせることが可能でなければならない。

もしこれが不可能な場合、ドライバーはオープンフェイスヘルメットを着用することが求められる。

ドライバーは、競技のスタート前に上記テストを実施するためにＦＩＡメディ

カルデリゲートまたは医師団長にコンタクトしなければならない。
(3) ヒストリック車両については、これに適合することが推奨される。

１．４）　**改造**

製造者が定めた認めた方法に従う場合を除き、製造された当初の仕様からのいかなる改造も認められない。付属品はヘルメット製造者の指示に従った方法で取り付けられなければならない。ＦＩＡにより認められた付属品のみが使用されること。その他いかなる改造が施された、あるいは認められていない付属品（ヘルメットカメラ、バイザーなど）の付いたヘルメットも、ＦＩＡヘルメット公認を無効とする。

１．５）　**最大重量およびコミュニケーションシステム**

- ヘルメットの重量は競技会期間中いかなる時も検査を受ける可能性がありその重量は、すべての付属品および取り付け具を含み、フルフェイス・タイプのヘルメットは1900g、またオープンフェイス・タイプのヘルメットは1700gを超えてはならない。
- ヘルメットに取りつけられる無線スピーカーは、ラリークロスおよびオートクロス競技会を除き、すべてのサーキット競技およびヒルクライム競技で禁止される（イヤープラグ・タイプの変換器は許される）。医療的見地からのみ、そのドライバーが所属するＡＳＮのメディカル委員会を通じて、特別措置の申請が行なわれてよい。マイクロフォンの取り付けは、上記１．４）に従う場合のみ行われてよい。

１．６）　**装飾**

塗料はヘルメットの帽体の素材と反応を起こし、その保護能力に影響を及ぼす。ヘルメット製造者によって提供されるガイドラインに従ってヘルメットの塗装を行うのは競技参加者の責務である。塗装に関するガイドラインはヘルメット製造者のウエブサイトで公示されているか、製造者に直接請求して取り寄せるヘルメットユーザーガイドラインに掲載されている。
塗料が内側に染み込んだ場合、ヘルメットライナーの性能に影響を及ぼすため、帽体に有効なマスキングを施すこと。
製造者の取扱説明書は、ステッカーや転写の使用についても考慮すべきである。

第２条　耐火炎被服

国際スポーツカレンダーに登録されているサーキット競技、ヒルクライム、ラリーのスペシャルステージおよびクロスカントリーラリーのセレクティブセクションにおいては、すべてのドライバーとコ・ドライバーは、ＦＩＡ基準8856-2000（ＦＩＡテクニカルリストＮｏ．２７）あるいはＦＩＡ基準8856-2018（テクニカルリストＮｏ．７４）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）（ＦＩＡテクニカルリストＮｏ．２７）を着用しなければならない。

以下の選手権の何れかの競技に参加するドライバーおよびコ・ドライバーも、ＦＩＡ基準8856-2018（テクニカルリストNo.74）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボ

ンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）を着用しなければならない。
*フォーミュラＥ（６シーズン）
*フォーミュラ１世界選手権
*ＷＥＣ（シーズン2021から）
*ＦＩＡ世界ラリー選手権のプライオリティ１ドライバーとしてリストされている場合（および同乗するコ・ドライバー）
*フォーミュラ２
*ＦＩＡ世界ラリークロス選手権のすべてのドライバー
*ＦＩＡ世界ツーリングカーカップ
＊ＦＩＡ　ＧＴワールドカップ
＊ＦＩＡモータースポーツゲーム：ＧＴ　ＣＵＰ
＊ＧＴ３車両が競う国際シリーズ
＊ＦＩＡ世界ラリー選手権のプライオリティ２、３、あるいは４ドライバーとして記載されている場合（および同乗するコ・ドライバー）
＊ＦＩＡクロスカントリーラリー世界選手権のすべてのドライバー（および同乗するコ・ドライバー）
＊ＦＩＡクロスカントリー・バハ・ワールドカップのすべてのドライバー（および同乗するコ・ドライバー）
＊フォーミュラ３
＊ＦＩＡ　ＥＴＣＲ　ｅツーリングカー・ワールドカップの選手権ポイントを得る資格のあるドライバー

以下の選手権の何れかの競技に参加するドライバーは、２０２３年[1]からＦＩＡ基準8856-2018（テクニカルリストNo.74）で公認されたグローブを着用しなければならない。
＊フォーミュラ１世界選手権
[1] ２０２３年から公認されたグローブは、以下の例「DC.XXX.23-G」に示すように、23以上の公認番号を有していなければならない。

ＦＩＡ世界ラリー選手権において、ドライバーは、ＦＩＡ基準8856-2000あるいはＦＩＡ基準8856-2018に従って公認され、ヘルメットを取り外す際の首への負荷を軽減するバラクラバ帽として、テクニカルリストに掲載されたバラクラバ帽の着用が推奨される。
きつ過ぎる着衣は保護能力を引き下げてしまうので、着用者は、これらの着衣がきつ過ぎないことを確実にすること。バラクラバ帽はレーシングスーツの下に着用しなければならない。首、手首、足首は、常に少なくとも２つの防護服で覆われること。バラクラバ帽と最も外側のアンダーウェアは、最低３cm、ドライバーの首まわりに重なるようにすることとし、正面中心線の部分は、少なくとも８cm重なるようにすること。
上半身と下半身のアンダーウェアは、ドライバーの腰の周りで最低７cm重ならなければならない。
正当な医学的理由がある場合には、ドライバーの皮膚と義務付けのＦＩＡ承認のアンダーウェアの間に、ＦＩＡ未承認のアンダーウェアを着用することができる。ただし、ドライバーの肌に接触する非難燃性合成素材の使用は許可されない。

ドライバーとコ・ドライバーは、
i）ＦＩＡ未承認の追加の個人的難燃性アンダーウェアを着用することができる。
あるいは

ⅱ）肌と義務付けのＦＩＡ公認アンダーウェアとの間に、ＦＩＡ公認の個人的アンダーウェアを着用することができる。

オーバーオールの上に着用することが許可されているのは、防炎性でISO15025に準拠した膝パッドまたは肘パッドだけである。
オーバーオールに直接なされる刺繍は、より効果的な遮熱のため、最も外側の生地にのみ許される。バッジの基部となる生地およびバッジをオーバーオールに縫付ける糸は耐火性でなければならない。糸が防炎性であり、ISO15025に準拠していれば、バッジの縫い目はすべての層を通過できる。ドライバーの着衣への印刷あるいは転写は製品の製造者のみが行い、基準8856-2000または8856-2018で定義されているスーツの性能を低下させてはならない（詳細な要件および使用に当たっての指示事項については、ＦＩＡ基準8856-2000の付則ＩまたはＦＩＡ基準8856-2018の付則Ｆを参照のこと）。
印刷または転写を使用してカスタマイズされたＦＩＡに承認された8856-2018衣服には、製造元からの証明書を添付しなければならない。

単座席のレーシングカーでスタンディングスタートを伴う競技に参加するドライバーは、トラブルが発生した場合にレーススターターの注意を引けるよう、車両の主色と対比して、とても見やすい色のグローブを着用しなければならない。
ドライバーが着用するあらゆる冷却システムを循環する物質も、大気圧と等しい圧力の水または空気以外の物質であってはならない。水システムは、それが機能するために衣類に浸透するようなものであってはならない。
酷暑の中で開催される競技においては、冷却システムを使用することが推奨される（例えば、冷却を目的にデザインされ、ＦＩＡ基準8856-2000あるいはＦＩＡ基準8856-2018に従って公認されたアンダーウェアに接続する等）。

２．１）　**バイオメトリック装置**

ドライバーはレース中に生体情報を収集するための装置を着用することができる。

- バイオメトリック装置がＦＩＡ基準8856に準拠した防護服に組み込まれている場合、その衣服はＦＩＡ基準8856および8868-2018で公認されること。
- バイオメトリック装置がスタンドアロン装置の場合、装置はＦＩＡ基準8868-2018でのみ公認されなければならない。この装置は、ＦＩＡ基準8856に準拠した衣服に加えて着用されなければならない。

第３条　前方への頭部の動きの抑制（ＦＨＲ）

３．１）当該装置がＦＩＡ基準８８５８に従って公認されない限り、国際競技において、頭部や頸部の保護を意図してヘルメットに装置するいかなる装置の着用も禁止される。公認されたＦＨＲシステムはＦＩＡテクニカルリストNo.29に掲載される。ＨＡＮＳ襟部の最小角度は水平から６０°とする。
ドライバーとｔｈｅＨＡＮＳ®　ｙｏｋｅ間に使用されるいかなるパッドも、ドライバーが全てを装備しハーネスを締め車両に着座した時に15㎜厚を超えるものであってはならない。パッドはＩＳＯ１５０２５規格に合致した耐炎性（難燃性）素材で覆われていなければならず、ｔｈｅＨＡＮＳ®　ｙｏｋｅの両端から８ｍｍを超える幅があってはならない。
すべての国際格式競技会において、ドライバーおよびコ・ドライバーはＦＩＡ承認のＦＨＲシステムを着用しなければならない。ただし、下記の例外あるいは規則が適用される。
ＦＩＡ承認のＦＨＲシステムの着用は、
ａ）ピリオドＧ以降のフォーミュラ１車両においては、ＦＩＡ安全委員会発行の書面による特別措置を取得している場合を除き、義務づけられる。
ｂ）その他のヒストリック車両については推奨される。
ｃ）代替エネルギー車両の次のカテゴリーについては義務づけられない：Ⅰ、Ⅲ、ⅢＡ、Ⅳ、Ⅴ電気カート、Ⅶ、Ⅷ
ｄ）206年1月1日以前に発行されたテクニカルパスポートを有するカテゴリーⅡ、Ⅴ、Ⅵの代替エネルギー車両については推奨される。
技術的な理由により、ＦＩＡ承認のＦＨＲの着用が不可能なその他の車両については、ＦＩＡ安全委員会に対し特例を申請することが可能である。

３．２）　**使用の条件**
ＦＨＲシステムは、以下の表に従い、ＦＩＡ承認品とのみ着用されなければならない。

ヘルメット⑵	テザーシステム （テザー、テザー留め具、 およびヘルメット固定点）
FIA 8860（テクニカルリストNo.33、 およびNo.69） FIA 8858（テクニカルリストNo.41） FIA 8859（テクニカルリストNo.49）	FIA 8858（テクニカルリストNo.29）

⑵上記１．１項に従い、各選手権においてヘルメットの着用が義務づけられる。

ＦＨＲ装置は以下に従って装着されなければならない：
ａ）「Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition（レース競技におけるＨＡＮＳ®装置のガイドと導入仕様）」
または
ｂ）「Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition（レース競技におけるHybrid & Hybrid Pro装置のガイドと導入仕様）」

３．３）　ＦＩＡ基準8858-2002、8858-2010、8859-2015、および8860-2010適合品との互換性および許される使用

	ＦＨＲ 8858-2010	テザー (テザー留め具含む) 8858-2010	ヘルメット固定点 8858-2010	ヘルメット 8858-2010、8859-2015、8860-2010、および8860-2018
ＨＡＮＳ 8858-2002		○	○	○
テザー（テザー留め具含む） 8858-2002	×		機械的に 互換性があれば	○
ヘルメット固定点 8858-2002	○	機械的に 互換性があれば		×
ヘルメット 8858-2002	○	○	×	

上記の表に示される通りに使用される場合は、FIA基準8858-2002、8858-2010、8859-2015、8860-2010、および8860-2018は有効である。

第４条　安全ベルト

ドライバーは、当該車両が関係する付則Ｊ項の仕様に合致した安全ベルトによって、競技中、サーキット、ピットレーン、スペシャルステージ、または競技コースで車両が動く状態にある時は、常に適切にシートに拘束されていなければならない。

第５条　装身具（ジュエリー）の着用

身体穿孔または金属ネックチェーンの形の装身具（ジュエリー）の着用は、競技中は禁止されているため、競技開始前に確認される場合がある。

==========

ＦＩＡ国際モータースポーツ競技規則付則Ｌ項
第４章

サーキットにおけるドライブ行為の規律
（２０２２年１２月７日版）

==========

第４章　サーキットにおけるドライブ行為の規律

第１条　信号の遵守

国際モータースポーツ競技規則付則H項に詳述される指示内容は、ドライブ行為に関する本規律の一部とみなされる。すべてのドライバーは、これらを遵守しなければならない。

第２条　追い越し、車両のコントロールと走路の範囲

ａ）走路上に他の車両がない場合には当該走路の幅員の全部を１台の車両が使用することができる。ただし、その車両を追い越そうとする車両によって追い付かれた時に、そのドライバーは、直ちに最初の可能な機会に自分より速いそのドライバーに追い越させなければならない。
追い迫られている車両のドライバーが、そのバックミラーを十分に使用していないと思われる場合には、旗信号委員は、より速いドライバーがその者を追い越そうとしていることを知らせるために、青旗を振動表示する。
青旗を無視したと判断されるドライバーは、審査委員会に報告される。

ｂ）追い越しは、その瞬間の可能性に応じて、左右のいずれの側でも実施することができる。
ドライバーは正当な理由なく走路を外れてはならない。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台分の幅をあけること。
ただし、順位を守るための２回以上の進路変更、走路端を越え故意に車両を寄せること、その他の異常な進路変更を伴うような、他のドライバーを妨害するような行為は厳重に禁止される。上述の反則行為をしたと判断されるドライバーは、審査委員会に報告される。

ｃ）ドライバーは常に走路を使用しなければならず、正当な理由なく走路を離れることはできない。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みなされない。
理由のいかんにかかわらず車両が走路を退去した場合、ドライバーは再び合流することができる。しかしながら、その再合流は、それを行うことが安全であり、その実施によって持続的に優位に立つことがない場合にのみ実施できる。走路に車両の一部分も接触していない状態であれば、ドライバーは走路を退去したものと判断される。
ドライバーは、コース上に破片等を持ち込むことになるような行為を行っ

た場合、競技会審査委員に報告される場合がある。

d）衝突の原因となったり、重大な過誤を繰り返したり、あるいは車両に対するコントロールの欠如（走路から離脱するような）が見受けられるときは、審査委員会に報告され、一切の当該ドライバーに対し失格に至るまでの罰則を適用することができる。

e）いかなるときも、車両を不必要に低速で運転したり、不規則に走らせたり、あるいは他のドライバーにとって潜在的に危険と見なされるような運転をすることは許されない。

第３条　レース中に停止した車両

a）レース速度を維持することができないという理由で走路を退去する車両のドライバーは、直ちにその退去意志についての合図を行うものとし、かつ、その行動が安全に、また退去地点のできる限り近くで行われるように確保する責任を有するものとする。

b）車両がピットレーンの外側で停止した場合には、その車両がそこにあることが他のドライバーの危険とならないよう、あるいは妨げとならないよう、できる限り速やかに移動させなければならない。
ドライバー自身がその車両を移動させることができない場合、そのドライバーを援助することはコース委員の義務とする。このような援助が、結果としてドライバーのレース復帰につながる場合は、いかなる規則違反もせず、かつ利益を受けることなくそれが行われなければならない。

c）走路で実行される修理は、ドライバー自身により車載されている工具および部品を用いて行うことのみが認められる。

d）いかなる種類の補給も禁止されるが、当該車両が自己のピットに停車している場合は除く。

e）ドライバーと正規に指名された競技役員以外は車両に触れることは認められない。ただし、当該車両がピットレーンにある場合は除く。

f）走路上で車両を押すことは禁止される。

g）レースが中断されている間を除き、それがたとえ一時的にではあっても、サーキット上でドライバーによって放棄された車両は、いかなる車両であっても、当該レースを途中棄権したものと見なす。

第４条　ピットレーンへの進入

a）ピットレーンへと導く走路区間は「ピット入口ロード」と呼称される。

b）競技中、規定で別途定めがない限り、走路からピットレーンへの進入はピット入口ロードを通じてのみ行うことが認められる。

c）走路を出てピットレーンに進入しようとするドライバーは、その行為が安全であることを確認すること。みや

d）不可抗力（競技審査委員会によってそのように認められた）の場合、あるいは任命がある場合のレースディレクターまたは競技長が別途定めを行う場合を除き、ピットレーンに進入する車両の一切のタイヤ部分は、いかなる方向であっても、ピットレーンに進入する車両とコース上の車両を分離する目的でコース上に引かれた一切のラインを横断することは禁止される。疑義を避けるため、横断とは、タイヤの外側がピットレーンを基準として、コース上に描かれた関連するラインの外側を越えないことを意味する。

第５条　ピットレーン

ａ）ピットレーンは、ピットウォールに最も近いレーンを「ファストレーン」、ガレージ（場合によってはワーキングウォール）に近いレーンを「インナーレーン」（または「作業レーン」）とし、区分けされる。

ｂ）ファストレーンを走行する車は、作業レーンから再合流する車両より優先される。ガレージやピットストップの位置を一旦離れた車両は、安全が確認され次第、すでにファストレーンにいる車両を不必要に妨げることなく、ファストレーンに入り込まなければならない。

ｃ）ピットレーンでは速度制限が課され、常にこれを遵守しなければならない。

ｄ）ファストレーンまたは作業レーンを走行中の車両は、明らかな機械的問題を抱えた遅い車両、停止している車両、障害物などの例外的状況を除き、ファストレーンの他の車両を追い抜くことはできない。

ｅ）車両は、指定されたガレージから走り出した時、またはピットストップ位置から移動した時にリリースされたものとみなされる。

ｆ）車両は、ピットレーン要員や他のドライバーに危険を及ぼしたり、不必要に妨げたりするような方法で、ガレージやピットストップ位置からリリースされてはならない。ピットレーン要員や他の車両を危険にさらす、あるいは不必要に妨げるような方法で、機材やタイヤをピットレーンに置いてはならない。

ｇ）安全でない状態で車両をガレージあるいはピットストップ位置からリリースすることはできない。

ｈ）ピットレーンでの車両同士の接触は、競技審査委員会に報告される場合がある。

第６条　ピットレーンからの退去

ａ）ピットレーン出口から走路へと導く走路区間は、「ピット出口ロード」と呼称される。

ｂ）ピットレーン出口には、緑色灯火と赤色灯火（あるいは類似の合図）　が設置される。車両は、緑色灯火が点灯（あるいは合図が出されている）時に限りピットレーンを離れることができる。

ｃ）不可抗力（審査委員会によってそのように認められた）の場合、あるいは任命がある場合のレースディレクターまたは競技長が別途定めを行う場合を除き、ピットレーンを出ようとする車両の一切のタイヤ部分は、ピットを離れる車両とトラック上を走行する車両とを区分する目的でトラック上に引かれているいかなるラインも超えてはならない。疑義を避けるため、横断とは、タイヤの外側がピットレーンを基準として、コース上に描かれた関連するラインの外側を越えないことを意味する。

==========

ＦＩＡ国際モータースポーツ競技規則付則Ｌ項
第５章

オフロードサーキットにおけるドライブ行為の規律
（２０２２年１２月７日版）

==========

第５章　オフロードサーキットにおけるドライブ行為の規律

第１条　信号の遵守

国際モータースポーツ競技規則付則H項に詳述される指示内容は、ドライブ行為に関する本規律の一部とみなされる。すべてのドライバーは、これらを遵守しなければならない。

第２条　追い越し、車両のコントロールと走路の範囲

ａ）走路上に他の車両がない場合には当該走路の幅員の全部を１台の車両が使用することができる。ただし、その車両を追い越そうとする車両によって追い付かれた時に、そのドライバーは、直ちに最初の可能な機会に自分より速いそのドライバーに追い越させなければならない。

ｂ）追い越しは、その瞬間の可能性に応じて、左右のいずれの側でも実施することができる。
ドライバーは正当な理由なく故意に走路を外れてはならない。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台分の幅をあけること。
ただし、順位を守るための２回以上の進路変更、走路端を越え故意に車両を寄せること、その他の異常な進路変更を伴うような、他のドライバーを妨害するような行為は厳重に禁止される。永続的な優位性をもたらすプッシュまたはその他の接触は固く禁じられる。上述の反則行為をしたと判断されるドライバーは、審査委員会に報告される。

ｃ）ドライバーは常に走路を使用しなければならない。
理由のいかんにかかわらず車両が走路を退去した場合、下記２．ｄ）を侵さずにドライバーは再び走路に入ることができる。しかしながら、その再合流は、それを行うことが安全であり、その実施によって優位に立つことがない場合にのみ実施できる。疑義を避けるために、走路端部は白線、タイヤの積み重ね、マーカーポールあるいはＦＩＡ指名のレースディレクターが居る場合はそれが定める装置、または競技長がブリーフィングで定めることができる。
ラインが走路の端を示しており、走路に車両の一部分も接触していない状態であれば、あるいは車が物理的なマーカーの後ろを通る、または実質的に移動させる場合、ドライバーは走路を退去したものと判断される。

ｄ）重大な過誤を繰り返す行為、あるいは車両に対するコントロールの欠如

（走路から離脱するような）が見受けられるときは、審査委員会に報告され、一切の当該ドライバーに対し失格に至るまでの罰則を適用することができる。

ｅ）いかなるときも、車両を不必要に低速で運転したり、不規則に走らせたり、あるいは他のドライバーにとって潜在的に危険と見なされるような運転をすることは許されない。

ｆ）規則で許可されていない限り、レースの開始前にホイールを回転（スピン）させることは、指定されたグリッド前エリアでのみ許可されている。

ｇ）ジョーカーラップがある場合、ドライバーは危険を構成したり他のドライバーを妨げたりしないような方法でジョーカーラップセクションに出入りしなければならない。ジョーカーラップセクションの出口では、主走路上の車が優先される。

第３条　レース中に停止した車両

レース速度を維持することができないという理由で走路を退去する車両のドライバーは、直ちにその退去意志についての合図を行うものとし、かつ、その行動が安全に、また退去地点のできる限り近くで行われるように確保する責任を有するものとする。

第４条　走路から出る

レース中またはチェッカーフラッグが表示された後に走路を離れるつもりであるドライバーは、それを行うことが安全であることを確実にするべきであり、行動が安全に実行されることを確実にする責任がある。

==========

ＦＩＡ国際モータースポーツ競技規則付則Ｌ項
第６章

国際競技に車両をエントリーする競技参加者（エントラント）のための国際ライセンス
（２０２２年１２月７日版）

==========

第６章　国際競技に車両をエントリーする競技参加者（エントラント）のための国際ライセンス

第１条　国際競技参加者ライセンス

１．１）　**国際競技参加者ライセンス（国際モータースポーツ競技規則第９条）：**
国際競技に参加受付を希望する一切の競技参加者（国際モータースポーツ競技規則第２０条）に、国際モータースポーツ競技規則第９条１５項に定められている通り、すべての行為および不作為に対する責任の認定として、要求される。

１．２）　**ライセンスの発給**
国際競技参加者ライセンスは、申請者（個人または団体）の母国のＡＳＮ（国際スポーツ競技規則第２０条）によって発給される。

１．３）　**資格基準**
個人について：未成年でなく、法的能力を有すること。
団体について(チーム、クラブ、協会、会社など）：法人の法的代表者として指名された者でなければならない。法的代表者が競技期間中に出席できない場合は、ライセンスに記載されているライセンス代表者からの正式な権限委任が必要であり、当該ライセンスを携行して競技に出席する者に委任しなければならない。

上記に加え、各ＡＳＮは国際競技参加者ライセンスを発給する基準を定めることができる。

==========

ＦＩＡ国際モータースポーツ競技規則付則Ｌ項
付則１

（２０２２年１２月７日版）

==========

付則１

次の表の対象となるためには、関連した選手権は次の基準も満たす必要がある。：

－ 最少５つの競技で構成されていること。本条項の目的のために、１つの競技の終了とその次の競技のスタートとの間は最低７２時間が経過していることを条件としてのみ、競技がその資格を有する。また、各競技は、１つまたは複数のレースを行うことができ、すべてのレースは、最終的な選手権認定順位のために、選手権競技規則に従って考慮されなければならない。２０２０年、２０２１年、２０２２年、および２０２３年３月３１日までに終了する選手権については競技の最少数は３とする。

－ 最少３つの異なるトラックで開催されること。ＦＩＡにより認められライセンスを付与される一切のサーキット仕様選択肢をこの目的のためにトラックとみなすことができる。２０２０年、２０２１年、２０２２年、および２０２３年３月３１日までに終了する選手権についてはトラックの最少数は２とする。

－ ＦＩＡ国際スポーツ規則が遵守され、正規にＡＳＮにより公認されていること。

－ ＦＩＡ公認トラックにて開催されること。

ＦＩＡカート選手権については、上記の最初の２つの基準は適用されない。

選手権競技の最初のレースでスタートするドライバーが１６名未満となる場合は、その選手権でドライバーに付与されるポイント数は削減される。

減算は、最低１６名を下回るドライバー数の不足に比例し、最低人数を下回るドライバー１名あたり１０％の減算に基づき、この不足に関して増加的に計算される（例：１６名以上のドライバーがスタートする場合は１００％、１５名のドライバーがスタートする場合は９０％のポイント、１４名のドライバーがスタートする場合は８０％のポイント、など）。選手権の複数競技の最初のレースでスタートするドライバーが１６名を下回る場合、最初のレースをスタートするドライバーの数が最も少ない競技が上記の目的のために決め手となる。２０２０年、２０２１年、２０２２年、および２０２３年３月３１日までに終了する選手権については、１００％のＳＬポイントを獲得するために最初のレースを出走するドライバーの最少人数は１０名とする。

ＦＩＡが認定するすべての国内ＦＩＡフォーミュラ４選手権に出場するドライバーは、１５歳以上でなければならない（生年月日に拘束される）。１５歳未満でＦＩＡが認定するＦＩＡフォーミュラ４選手権に参戦したドライバーは、その年およびその競技後の２年間、スーパーライセンス・ポイントを獲得することができない。

ペナルティポイントシステムが適用されるＦＩＡ選手権において、何のペナルティポイントも受けずに選手権の期間中に競技したドライバーは、次の表によって確立されている競技結果のポイントに加え２ポイントが与えられる。

下の表に示されているように、ＦＩＡ　Ｆ３ワールドカップの勝者には、同一カレンダー年のその競技結果に加えてさらに５ポイントが与えられる。

フリープラクティス・オンリー・スーパーライセンス所有者はフリープラクティスセッションの間に少なくとも１００ｋｍの完走を成功した後、ＦＩＡフォーミュラ１世界選手権

の大会１つにつき１ポイントの追加点が認められるが、ペナルティポイントが一切課されていないことを条件とする。そのような追加点最大１０ポイントがスーパーライセンス申請に考慮される。このような授与ポイントは、フリープラクティスセッションを完了したカレンダー年の、当該者の競技結果に加えてカウントされる。

１カレンダー年から最大２つの選手権の結果を累積することができる。ただし、第２回目の選手権のスタート日が当該年の間で最初の選手権の終了日の後になることを条件とする。ドライバーはＦＩＡカート選手権で最大１２ポイントを累積することができる。カートからのポイントは５年間有効とする。

２人以上のドライバーが同じ車を共有することで年間総合得点順位が達成される。

レース選手権では、次の比率に従って各ドライバーのＦＩＡドライバー分類に関連してポイントが授与される：

- プラチナおよびゴールドランクのドライバー：１００％
- シルバーランクのドライバー：７５％
- ブロンズランクのドライバー：５０％
- ＦＩＡドライバー分類に入らないドライバー：ポイントは与えられない。

注：

ｉ）　以下のポイント表は発表の年に適用され、同年に完了した選手権を考慮する。

ｉｉ）　ポイントは、最終の選手権結果が達成された年に適用された規定文に従って授与される。

表

Position au classement général annuel / *Classification in the annual overall points standings*	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th	9th	10th
Formule 2 de la FIA / *FIA Formula 2*	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Indy Car / *Indy Car**	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Formule 3 de la FIA / *FIA Formula 3*	30	25	20	15	12	9	7	5	3	2
Championnat de Formule E de la FIA /FIA Formula E Championship	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (LMP1 uniquement) / *FIA WEC (LMP1 only)*	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Championnat d'Europe de Formule Régionale par Alpine certifié par la FIA / *Formula Regional European Championship by Alpine Certified by FIA*	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Japonese Super Formula / *Japanese Super Formula*	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
FIA WEC - LMP2 / FIA WEC -LMP2	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
Japanese Super GT500 /*Japanese Super GT500*	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
Championnat Moyen-Orient de Formule Régionale certifiée par la FIA / *Formula Regional Middle East Championship certified by FIA*	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Championnat amériques de Formule Régionale / *Formula Regional Americas Championship*	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Championnat japonais de Formule Régionale certifié par la FIA / *Formula Regional Japanese Championship Certified by FIA*	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Championnat Océanie de Formule Régionale certifié par la FIA / *Formula Regional Oceania Championship certified by FIA*	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Championnat Indien de Formule Régionale certifié par la FIA / *Formula Regional Indian Championship certified by FIA*	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
IMSA Prototype (à l'exclusion de LMP3) / IMSA Prototype (excluding LMP3) *	18	14	10	8	6	4	2	1	0	0

DTM / *DTM*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
FIA WTCC / *FIA WTCR*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
International Supercars Championship / *International Supercars Championship**	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
NASCAR Cup / *NASCAR Cup**	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light / *Indy Light**	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
W Series / *W Series*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Euroformula Open / *Euroformula Open*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Japanese Super Formula Lights	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Championnats Nationaux de Formule 4 certifiés par la FIA / *National FIA Formula 4 Championships certifed by FIA*	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Pro / *FIA WEC-LMGT-Pro*	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Asian/ELMS Prototype (à l'exclusion de LMP3) / *Asian/ELMS Prototype (excluding LMP3)*	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Am / *FIA WEC-LMGT-Am*	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
IMSA GTLM / *IMSA GTLM**	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
Championnats Nationaux de F3 / *National F3 Championships*	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Indy Pro 2000*	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
NASCAR National / *NASCAR National**	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Toyota Racing Series New Zealand / *Toyota Racing Series New Zealand*	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
International GT3 Series / *International GT3 Series*	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Championnat du Monde FIA karting en Cat. Sénior / *FIA karting World Championships in Senior Cat.*	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Championnats Continentaux FIA karting en Cat. Senior / *FIA karting* Continental Championships in Senior Cat.	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Championnat du Monde FIA karting en Cat. Junior / *FIA karting World Championships in Junior Cat.*	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Championnats Continentaux FIA karting en Cat. Junior / *FIA kar*ting Continental Championships in Junior Cat.	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

－　フォーミュラV8 3.5およびフォーミュラアカデミー(FFSA) ２０１７年。

－　FIAフォーミュラ3ヨーロッパ、GP3シリーズ、およびフォミュラ・ルノーユーロカップまたはNECは、２０１７年、２０１８年。

*ＦＩＡ公認トラックですべてのラウンド（ロードコース）が開催されることを条件とする。

==========

ＦＩＡ国際モータースポーツ競技規則付則Ｌ項
付則２

（２０２２年１２月７日版）

==========

付則２

ＷＡＤＢの同意宣言

すべての国際運転免許証申請書または手順には、モータースポーツ事故の場合の個人の機密データの処理に関する次のテキストを含めなければならない。

この申請の対象である免許保有者がモータースポーツ競技中に事故に巻き込まれた場合、ライセンス機関（ＡＳＮ）は、事故の状況に関する個人データまたは医療データをＦＩＡ世界事故データベース（「ＷＡＤＢ」）に提出することを求められる場合がある。

ＷＡＤＢを介して処理する目的で収集された事故データは、データ対象が以下の条件または同等の条件でこれに明示的に同意し、同意がデータ管理者に通知されていない限り、提出も処理もされない。

ＷＡＤＢの同意宣言

私（署名者）は、モータースポーツの事故または事件への関与に関連し、当該事故または事件の状況および負傷を含むその即時結果**のみ**に関連する、個人情報および機密データ（医療情報など）を含む、FIAまたは国内スポーツ権能（National Sporting Authority）を代表する適切な権限を与えられた人による、自分に関連するデータの収集、使用、および処理に明示的に同意します。

私（署名者）は、自身のライセンスが失効した後でも電子的にデータを保存し、モータースポーツ競技の安全性を向上させるための研究を唯一の目的として、私のライセンスの有効期間中および失効後にも、世界モータースポーツ事故データベース（″ＷＡＤＢ″）でそのデータをいつでも使用できることに同意します。

私（署名者）は、ＦＩＡが発行したＷＡＤＢガイドを読み、完全に理解したことを認めます。このガイドは、私が私の個人データへのアクセス、その修正、正当な理由での処理に対する抑制または反対を要求できる条件を含めて、そのようなデータの収集と処理に関する詳細情報を提供します。

このボックス☐ をチェックすることで、　署名者である申請者である私は、現在のＷＡＤＢ同意宣言を**理解し、同意する**ことを確認します。

２０２４年の変更

第３章　ドライバーの装備品

第１条　ヘルメット

１．１）　前頭部保持装置（ＦＨＲ）に使用する認定基準

ＦＨＲの使用が、次の第３条に従って義務付けられている場合、サーキット競技、ヒルクライムまたはラリーのスペシャルステージに参加し、ＦＩＡカレンダーに登録されているドライバーは、次のいずれかで公認されたクラッシュヘルメットを着用しなければならない。

ＦＩＡ基準：

~~－　8858-2002または8858-2010（テクニカルリストNo.41）、~~

－　8859（テクニカルリストNo.49）、

－　8860-2010（テクニカルリストNo.33）、または

－　8860-2018または8860-2018-ABP（テクニカルリストNo.69）

１．１．１）下記の選手権の何れかの競技に参加するドライバーも次のチャートに従って、ヘルメットを着用しなければならない：

選手権	ＦＩＡ基準
フォーミュラ 1 世界選手権	8860-2018-ABP
フォーミュラ 2	8860-2018-ABP
フォーミュラ 3	8860-2018-ABP
ﾌｫｰﾐｭﾗ (3)ﾚｼﾞｮﾅﾙ	8860-2018-ABP
フォーミュラ E（シーズン６から）	8860-2018-ABP
FIA世界ラリー選手権で優先１ドライバーおよびコ・ドライバーである場合、あるいは2021年付則J項第255A条に合致したワールドラリーカーで競技する優先２ドライバーおよびコ・ドライバー	8860-2018 または 8860-2018-ABP
WEC (LMH,LMP2&LMGTE)	8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIA世界ラリークロス選手権の全ドライバー	8860-2010, 8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIA GTワールドカップ	8860-2018 または 8860-2018-ABP
GT3車両で行われる国際シリーズ	8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIAモータースポーツゲーム：GTカップ	8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIA世界ツーリングカーカップ、フルシーズンの常任ドライバーについて	8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIA ETCR ｅツーリングカーカップの選手権ポイントを獲得する資格のあるドライバー	8860-2018 または 8860-2018-ABP

世界ラリー選手権のすべてのドライバー、および技術規定にＦＩＡフォーミュラ１またはＦ３０００技術規則のクラッシュ構造体要件が含まれている国際シリーズの全ドライバーは、ＦＩＡ基準8860（テクニカルリストNo.33またはテクニカルリストNo.69）で公認されたヘルメットを着用することが強く推奨される。

１．２）　前頭部保持装置（ＦＨＲ）なしで使用する認定基準

ＦＨＲの使用が義務ではない場合、ＦＩＡカレンダーに登録されているサーキット競技、ヒルクライムあるいはラリーのスペシャルステージに参加するドライバーは、ＦＩＡテクニカルリストNo.25に記載されている基準の１つで公認されたクラッシュヘルメットを着用しなければならない。

１．３）　使用の条件

オープンコクピット車両に搭乗するドライバー、およびＷＥＣ選手権の何れかの競技に参加するドライバーも、チン（顎）バーがヘルメット構造の一体部品となっており、ＦＩＡ承認基準にのっとり試験を受けたものであるフルフェイスヘルメットを着用しなければならない。これはヒストリックのオープンコクピット車両、およびオートクロスのスーパーバギー、バギー1600およびジュニアバギーにも推奨される。

いかなるtear－offsバイザーもトラック上やピットレーン上に不必要に投げ捨ててはならない。

テクニカルリストＮｏ．３３、Ｎｏ．６９、~~Ｎｏ．４１~~およびＮｏ．４９に記載されたフルフェイスヘルメットに装着されたフルバイザーにはＦＩＡステッカーが貼付されれている。

その施行日は：

- 2016年１月１日以降に製造されたバイザーにはＦＩＡステッカーが貼付されていなければならない。
- 2015年12月31日以前に製造されたバイザーにはＦＩＡステッカーの貼付は義務付けられておらず、ステッカーなしに使用されている場合もある。

クローズドコクピット車両に搭乗するフルフェイスヘルメットを着用するドライバーおよびコ・ドライバーは、負傷したドライバーの気道に適切にアクセスできることを保証するために、次のテスト(1)に合格できなければならない。

- ドライバーは、ヘルメットおよびＦＩＡ承認の頭部の動きを抑制する装置を正しく着用し、安全ベルトを締めた状態で車両のシートに着座する。
- 救助員２名の助けを借りて、競技会医師団長（もしくは、もし居ればＦＩＡメディカルデレゲート）が、ドライバーの頭部を中立位置に保ったままヘルメットを脱がせることが可能でなければならない。

もしこれが不可能な場合、ドライバーはオープンフェイスヘルメットを着用することが求められる。

ドライバーは、競技のスタート前に上記テストを実施するためにＦＩＡメディカルデリゲートまたは医師団長にコンタクトしなければならない。

(1)　ヒストリック車両については、これに適合することが推奨される。

３．２）　**使用の条件**

ＦＨＲシステムは、以下の表に従い、ＦＩＡ承認品とのみ着用されなければならない。

ヘルメット(2)	テザーシステム （テザー、テザー留め具、 およびヘルメット固定点）
FIA 8860（テクニカルリストNo.33、 およびNo.69） ~~FIA 8858（テクニカルリストNo.41）~~ FIA 8859（テクニカルリストNo.49）	FIA 8858（テクニカルリストNo.29）

⑵上記１．１項に従い、各選手権においてヘルメットの着用が義務づけられる。

ＦＨＲ装置は以下に従って装着されなければならない：
ａ）「Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition（レース競技におけるＨＡＮＳ®装置のガイドと導入仕様）」
または
ｂ）「Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition（レース競技におけるHybrid & Hybrid Pro装置のガイドと導入仕様）」

３．３）　**ＦＩＡ基準8858-2002、8858-2010、8859-2015、8860-2010、<u>および8860-2018</u>適合品との互換性および許される使用**

	ＦＨＲ 8858-2010	テザー （テザー留め具含む） 8858-2010	ヘルメット固定点 8858-2010	ヘルメット ~~8858-2010、~~8859-2015、8860-2010、および8860-2018
ＨＡＮＳ 8858-2002		○	○	○
テザー（テザー留め具含む） 8858-2002	×		機械的に 互換性があれば	○
~~ヘルメット固定点~~ ~~8858-2002~~	~~○~~	~~機械的に~~ ~~互換性があれば~~		~~×~~
~~ヘルメット~~ ~~8858-2002~~	~~○~~	~~○~~	~~×~~	

上記の表に示される通りに使用される場合は、FIA基準8858-2002、8858-2010、8859-2015、8860-2010、および8860-2018は有効である。

第２条　耐火炎被服

国際スポーツカレンダーに登録されているサーキット競技、ヒルクライム、ラリーのスペシャルステージおよびクロスカントリーラリーのセレクティブセクションにおいては、すべてのドライバーとコ・ドライバーは、ＦＩＡ基準8856-2000（ＦＩＡテクニカルリストＮｏ．２７）あるいはＦＩＡ基準8856-2018（テクニカルリストＮｏ．７４）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）（ＦＩＡテクニカルリストＮｏ．２７）を着用しなければならない。

以下の選手権の何れかの競技に参加するドライバーおよびコ・ドライバーも、ＦＩＡ基準8856-2018（テクニカルリストNo.74）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボ

ンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）を着用しなければならない。
*フォーミュラＥ（６シーズン）
*フォーミュラ１世界選手権
*ＷＥＣ（シーズン2021から）
*ＦＩＡ世界ラリー選手権のプライオリティ１ドライバーとしてリストされている場合（および同乗するコ・ドライバー）
*フォーミュラ２
*ＦＩＡ世界ラリークロス選手権のすべてのドライバー
*ＦＩＡ世界ツーリングカーカップ
＊ＦＩＡ　ＧＴワールドカップ
＊ＦＩＡモータースポーツゲーム：ＧＴ　ＣＵＰ
＊ＧＴ３車両が競う国際シリーズ
＊ＦＩＡ世界ラリー選手権のプライオリティ２、３、あるいは４ドライバーとして記載されている場合（および同乗するコ・ドライバー）
＊ＦＩＡクロスカントリーラリー世界選手権のすべてのドライバー（および同乗するコ・ドライバー）
＊ＦＩＡクロスカントリー・バハ・ワールドカップのすべてのドライバー（および同乗するコ・ドライバー）
＊フォーミュラ３
＊フォーミュラ（３）レジョナル
＊ＦＩＡヨーロッパラリークロス選手権のすべてのドライバー
＊ＦＩＡヨーロッパラリー選手権
＊ＦＩＡ世界ラリー選手権のすべてのドライバー

以下の選手権の何れかの競技に参加するドライバーは、２０２３年[1]からＦＩＡ基準8856-2018（テクニカルリストNo.74）で公認されたグローブを着用しなければならない。
＊フォーミュラ１世界選手権
[1] ２０２３年から公認されたグローブは、以下の例「DC.XXX.23-G」に示すように、23以上の公認番号を有していなければならない。

２０２６年の変更

第２条　耐火炎被服

国際スポーツカレンダーに登録されているサーキット競技、ヒルクライム、ラリーのスペシャルステージおよびクロスカントリーラリーのセレクティブセクションにおいては、すべてのドライバーとコ・ドライバーは、ＦＩＡ基準8856-2000（ＦＩＡテクニカルリストＮｏ．２７）あるいはＦＩＡ基準8856-2018（テクニカルリストＮｏ．７４）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）（ＦＩＡテクニカルリストＮｏ．２７）を着用しなければならない。

以下の選手権の何れかの競技に参加するドライバーおよびコ・ドライバーも、ＦＩＡ基準8856-2018（テクニカルリストNo.74）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）を着用しなければならない。
*フォーミュラＥ（６シーズン）
*フォーミュラ１世界選手権
*ＷＥＣ（シーズン2021から）
*ＦＩＡ世界ラリー選手権のプライオリティ１ドライバーとしてリストされている場合（および同乗するコ・ドライバー）
*フォーミュラ２
*ＦＩＡ世界ラリークロス選手権のすべてのドライバー
*ＦＩＡ世界ツーリングカーカップ
＊ＦＩＡ　ＧＴワールドカップ
＊ＦＩＡモータースポーツゲーム：ＧＴ　ＣＵＰ
＊ＧＴ３車両が競う国際シリーズ
＊ＦＩＡ世界ラリー選手権のプライオリティ２、３、あるいは４ドライバーとして記載されている場合（および同乗するコ・ドライバー）
＊ＦＩＡクロスカントリーラリー世界選手権のすべてのドライバー（および同乗するコ・ドライバー）
＊ＦＩＡクロスカントリー・バハ・ワールドカップのすべてのドライバー（および同乗するコ・ドライバー）
＊フォーミュラ３
＊フォーミュラ(３)レジョナル
＊ＦＩＡヨーロッパラリークロス選手権のすべてのドライバー
＊ＦＩＡヨーロッパラリー選手権
＊ＦＩＡ世界ラリー選手権のすべてのドライバー
＊ＦＩＡレジョナルラリー選手権

以下の選手権の何れかの競技に参加するドライバーは、２０２３年[1]からＦＩＡ基準8856-2018（テクニカルリストNo.74）で公認されたグローブを着用しなければならない。
＊フォーミュラ１世界選手権
[1] ２０２３年から公認されたグローブは、以下の例「DC.XXX.23-G」に示すように、23以上の公認番号を有していなければならない。

２０２９年の変更

第２条　耐火炎被服

国際スポーツカレンダーに登録されているサーキット競技、ヒルクライム、ラリーのスペシャルステージおよびクロスカントリーラリーのセレクティブセクションにおいては、すべてのドライバーとコ・ドライバーは、~~ＦＩＡ基準8856-2000（ＦＩＡテクニカルリストＮｏ．２７）あるいは~~ＦＩＡ基準8856-2018（テクニカルリストＮｏ．７４）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）（ＦＩＡテクニカルリストＮｏ．２７）を着用しなければならない。

~~以下の選手権の何れかの競技に参加するドライバーおよびコ・ドライバーも、ＦＩＡ基準8856-2018（テクニカルリストNo.74）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）を着用しなければならない。~~
~~*フォーミュラＥ（６シーズン）~~
~~*フォーミュラ１世界選手権~~
~~*ＷＥＣ（シーズン2021から）~~
~~*ＦＩＡ世界ラリー選手権のプライオリティ１ドライバーとしてリストされている場合（および同乗するコ・ドライバー）~~
~~*フォーミュラ２~~
~~*ＦＩＡ世界ラリークロス選手権のすべてのドライバー~~
~~*ＦＩＡ世界ツーリングカーカップ~~
~~＊ＦＩＡ　ＧＴワールドカップ~~
~~＊ＦＩＡモータースポーツゲーム：ＧＴ　ＣＵＰ~~
~~＊ＧＴ３車両が競う国際シリーズ~~
~~＊ＦＩＡ世界ラリー選手権のプライオリティ２、３、あるいは４ドライバーとして記載されている場合（および同乗するコ・ドライバー）~~
~~＊ＦＩＡクロスカントリーラリー世界選手権のすべてのドライバー（および同乗するコ・ドライバー）~~
~~＊ＦＩＡクロスカントリー・バハ・ワールドカップのすべてのドライバー（および同乗するコ・ドライバー）~~
~~＊フォーミュラ３~~
~~＊フォーミュラ(３)レジョナル~~
~~＊ＦＩＡヨーロッパラリークロス選手権のすべてのドライバー~~
~~＊ＦＩＡヨーロッパラリー選手権~~
~~＊ＦＩＡ世界ラリー選手権のすべてのドライバー~~
~~＊ＦＩＡレジョナルラリー選手権~~

以下の選手権の何れかの競技に参加するドライバーは、２０２３年[1]からＦＩＡ基準8856-2018（テクニカルリストNo.74）で公認されたグローブを着用しなければならない。
＊フォーミュラ１世界選手権
[1] ２０２３年から公認されたグローブは、以下の例「DC.XXX.23-G」に示すように、23以上の公認番号を有していなければならない。

ＦＩＡ世界ラリー選手権において、ドライバーは、~~ＦＩＡ基準8856-2000あるいは~~ＦＩＡ基準8856-2018に従って公認され、ヘルメットを取り外す際の首への負荷を軽減するバラクラバ帽として、テクニカルリストに掲載されたバラクラバ帽の着用が推奨される。
きつ過ぎる着衣は保護能力を引き下げてしまうので、着用者は、これらの着衣がきつ過ぎないことを確実にすること。バラクラバ帽はレーシングスーツの下に着用しなければならない。首、手首、足首は、常に少なくとも２つの防護服で覆われること。バラクラバ帽と最も外側のアンダーウェアは、最低３cm、ドライバーの首まわりに重なるようにすることとし、正面中心線の部分は、少なくとも８cm重なるようにすること。
上半身と下半身のアンダーウェアは、ドライバーの腰の周りで最低７cm重ならなければならない。
正当な医学的理由がある場合には、ドライバーの皮膚と義務付けのＦＩＡ承認のアンダーウェアの間に、ＦＩＡ未承認のアンダーウェアを着用することができる。ただし、ドライバーの肌に接触する非難燃性合成素材の使用は許可されない。

ドライバーとコ・ドライバーは、
i）ＦＩＡ未承認の追加の個人的難燃性アンダーウェアを着用することができる。
あるいは
ⅱ）肌と義務付けのＦＩＡ公認アンダーウェアとの間に、ＦＩＡ公認の個人的アンダーウェアを着用することができる。

オーバーオールの上に着用することが許可されているのは、防炎性でISO15025に準拠した膝パッドまたは肘パッドだけである。
オーバーオールに直接なされる刺繍は、より効果的な遮熱のため、最も外側の生地にのみ許される。バッジの基部となる生地およびバッジをオーバーオールに縫付ける糸は耐火性でなければならない。糸が防炎性であり、ISO15025に準拠していれば、バッジの縫い目はすべての層を通過できる。ドライバーの着衣への印刷あるいは転写は製品の製造者のみが行い、~~基準8856-2000または~~8856-2018で定義されているスーツの性能を低下させてはならない（詳細な要件および使用に当たっての指示事項については、~~ＦＩＡ基準8856-2000の付則Ｉまたは~~ＦＩＡ基準8856-2018の付則Ｆを参照のこと）。
印刷または転写を使用してカスタマイズされたＦＩＡに承認された8856-2018衣服には、製造元からの証明書を添付しなければならない。

単座席のレーシングカーでスタンディングスタートを伴う競技に参加するドライバーは、トラブルが発生した場合にレーススターターの注意を引けるよう、車両の主色と対比して、とても見やすい色のグローブを着用しなければならない。
ドライバーが着用するあらゆる冷却システムを循環する物質も、大気圧と等しい圧力の水または空気以外の物質であってはならない。水システムは、それが機能するために衣類に浸透するようなものであってはならない。
酷暑の中で開催される競技においては、冷却システムを使用することが推奨される（例えば、冷却を目的にデザインされ、~~ＦＩＡ基準8856-2000あるいは~~ＦＩＡ基準8856-2018に従って公認されたアンダーウェアに接続する等）。