
F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項

第 1 章

F I A 国際ドライバーライセンス
(2024年2月28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 (ITLSC) ライセンス

付則 ポイント表

第 1 章 F I A 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 F I A 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)

F I A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) F I A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
- － 「F I A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：
 - 「F I A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。

- － F I A I S C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。

F I A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-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
			オートクロス - ジュニアXC	適用なし
第4条	ITF	Circuit	制限付きシニアカート	W/P
			オートクロス - ジュニアXC	適用なし
第5条	ITE	Circuit	シニアカート	W/P
			オートクロス - ジュニアXC	適用なし
			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	W/P 適用なし
			オートクロス(スーパーバギー除く)	
			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)

R o a d (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（参加カレンダー一年中に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ない。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 (参加カレンダー一年中に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ない。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 I T F ライセンスを取得申請する者は、F I A 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 (I T E)

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 5 k g / h p を超えるもの。

b) **Road (道路)**

R o a d (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 I T E ライセンスを取得申請する者は、F I A 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 (I T D - 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 3 k g / h p 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 (F I A 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)

R o a d (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-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（Rally 1、Rally 2、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完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。

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。

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) 申請日の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2021年が含まれる場合、ASN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カレンダー年間で蓄積された最も高いポイント数を考慮する。

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。

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

取得に当た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）、I T D 1 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。

1 2. 4) ドライバートレーニング

初めてI T D 1 ライセンスを取得申請する者は、F I A 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13条 スーパーライセンスの資格と発給条件

F I A フォーミュラワンのスーパーライセンスはF I A によって発給される。

1 3. 1) フルスーパーライセンスの資格

1 3. 1. 1 ドライバーは、現行のF I A 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。

1 3. 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。

1 3. 1. 3 ドライバーは、最初に参加するF 1 競技大会の開始時点で、少なくとも1 8 歳でなければならない。

1 3. 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1 3. 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F 1 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F 1 スーパーライセンスの要請においては、当該F 1 チームは、国際モータースポーツ競技規則およびF 1 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F 1 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。

1 3. 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8 0 %に参戦していなければならない。

1 3. 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4 0 ポイントを累積する。F I A 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 (i) 申請日直前の3カレンダー年間、あるいは (ii) 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。(i) の申請日の直前の3カレンダー年間が2 0 2 1年を含む場合、F I A 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) 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F I A フォーミュラ1世界選手権のフリー走行中に1 0 0 km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 F I A 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、F I A 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、上記 b) 、 c) および d) について：

当該 F 1 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、F I A 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 F 1 チームは、F 1 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。

1 3. 2) フリープラクティス限定スーパーライセンスの取得要件

1 3. 2. 1 ドライバーは現在有効な F I A 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。

1 3. 2. 2 フリープラクティス限定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。

1 3. 2. 3 ドライバーは、最初に参加する F 1 競技大会の開催時点で少なくとも 18 歳でなければならない。

1 3. 2. 4 a) フリープラクティス限定スーパーライセンスの初回申請時ドライバーは、以下の要件の少なくとも 1 つを満足していなければならない：

a) F I A 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、

b) 累積 25 ポイントを獲得している。

F I A 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
(i) 申請日の年の直前の 3 カレンダー年間、あるいは (ii) 申請日の
カレンダー一年に累計したポイントに加えて申請日の年の直前の 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。

(i) に示される 3 カレンダー一年に 2021 カレンダー一年が含まれてい
る場合、F I A 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上記 a) または b) に加え、国際モータースポーツ競技規則および F 1 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) すべてのフリープラクティス限定スーパーライセンスの要請においてドライバーは、以下の要件の少なくとも 1 つを満足していなければならない：

a) F I A 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、

b) 累積 25 ポイントを獲得している。

F I A 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
(i) 申請日の年の直前の 3 カレンダー年間、あるいは (ii) 申請の
カレンダー一年に累計したポイントに加えて申請日の年の直前の 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。

(i) に示される3カレンダー年に2021カレンダー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。

さらに上記 a) あるいは b) に加え当該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。
- 13.2.6 ドライバーは12ヵ月は試行期間とされ、フリープラクティス限定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。

- 1 4 . 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。
- 1 4 . 1 . 4 ドライバーは、競技にかかる電氣的な安全面、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。
- 1 4 . 1 . 5 ドライバーは、国際スポーツ競技規則とF I A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。
- 1 4 . 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F I A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。F I A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2021年が含まれる場合、F I A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。
 - c) 少なくとも15ポイント(14.1.6.b)に従って計算)を累積し、フリープラクティスセッションおよび/または公式テストセッション中に現行世代のフォーミュラEカーで少なくとも100kmを完走した。100kmは、現在のシーズンまたはF I AフォーミュラE世界選手権の直前のシーズン中に完了していなければならない。
 - d) 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、F I A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F I Aで独自に判断されなければならない。
 - e) 上記a)からd)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F I A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。
- 1 4 . 2) **フリープラクティス限定e-ライセンスの資格**
- 1 4 . 2 . 1 ドライバーは、有効なF I A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。
- 1 4 . 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。
- 1 4 . 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。
- 1 4 . 2 . 4 ドライバーは、フォーミュラE競技の電氣的な安全面、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。
- 1 4 . 2 . 5 ドライバーは、国際スポーツ競技規則とF I A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。
- 1 4 . 2 . 6 ドライバーは、F I AフォーミュラE選手権あるいはF I A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がない者でなければならない。
- 1 4 . 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) 少なくとも5ポイント(14.2.7.a)に従って計算)を累積し、公式テストセッション中に現行世代のフォーミュラE車両で少なくとも200kmを完走した。200kmは、現在のシーズンまたはFIAフォーミュラE世界選手権の直前のシーズン中に完了していなければならない。

c) 上記a)またはb)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 14.1.6 a)、b) または c)、あるいは14.2.7 a)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いなければならない。

14.3.2 14.1.6 d)、あるいは14.2.7 b)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と一緒に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ることができる。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

- 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。
- 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。
- 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	記録挑戦の間どの時点でも認められる最大速度	要件
LSR D	200 k p h 以下 (125 m p h 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	300 k p h 以下 (186 m p h 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	400 k p h 以下 (250 m p h 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ない。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	400 k p h 超 (250 m p h 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L S R Cライセンスまたはより高いレベルのL S R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L S R DまたはL S R Cのライセンスを取得するには、F I A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L S R BまたはL S R 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ない。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A S N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F I A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L S R Cの資格を取得するが、それでもなお、A S NへL S Rライセンス申請を提出しなければならない。
- e) L S R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) L S R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はないが、L S R 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F I Aトラック選手権についてはグレードI T C-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) F I A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、F I A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) F I A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) F I A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 — または — 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 — または

ー 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Class 1のライセンス所持者はTypeAのClass 2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Class 4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無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。

移動能力障がいがある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ない。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

F I A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8cm²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リー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。I S C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（I T L S C）

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ITLSC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

ITLSCライセンスの発給は：

a) カレンダー一年（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。

19. 5) 補足条件

限定スピード競技に参加し、有効な道路運転免許証を保有する一切のドライバーは、第2章「ドライバーの身体検査に関する規則」第1条「毎年の医学的適正に関する受診」の規定に従う、適性検査に関するメディカルサーティフィケートの提示が免除される。ただし、道路運転免許証を発行した国がドライバーの年齢に関連して道路運転免許証を更新するための医学的要件を持たない場合を除く。

限定スピード競技に参加するドライバーで、有効な道路運転免許証を所有しないドライバーは、第2章「ドライバーの身体検査に関する規則」の第1条「毎年の医学的適正に関する受診」の要件に従って、要求に応じて適性検査に関するメディカルサーティフィケートを提示できなければならない。

F I A 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 (2024年2月28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：
 - － F I A 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ることができる。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ヵ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（E T T）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Farnsworth test「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
 以下の場合に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ート（1.8参照）には<medical supervision necessary>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ート

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ー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,
according to the FIA medical standards:

Date:

Corrected eyesight (glasses 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ートの確認は、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、FE、W2RC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、FE、W2RC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、FE、W2RC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する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、FE、W2RC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たい限り、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トも、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、F I A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たい限り、F I A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F I A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

F I A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、F I A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) F I A M e d i c a l C o m m i s s i o n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F I A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が必要かつ十分である。

5.3.2) F I A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F I A世界選手権以外の国際的な実験については、F I A M e d i c a l C o m m i s s i o n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にかかる、いかなる要請もF I A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

－ F I A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

F I A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F I Aに知らせることを約束するものとする。

F I A 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
(2024年2月28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：

- － 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	F I A 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) レジヨナル	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	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

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、ステッカーなしで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メディカルデレ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。

1.4) 改造

製造者が定めた認められ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、F I A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

- ー 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。
- ー 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ェ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ト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、F I A基準8856-2000（F I AテクニカルリストNo. 27）あるいはF I A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）（F I A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、F I A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）

*F I A世界ラリー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）

*フォーミュラ2

- * F I A世界ラリークロス選手権のすべてのドライバー
- * F I A GTワールドカップ
- * F I Aモータースポーツゲーム：GT CUP
- * GT 3車両が競う国際シリーズ
- * F I A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）
- * F I A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) レジヨナル
- * F I Aヨーロッパラリークロス世界選手権のすべてのドライバー
- * F I Aヨーロッパラリー世界選手権のF I A、ERC、ERC 3、およびERC 4のプライオリティ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）

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F I A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。

F I A世界ラリー選手権において、ドライバーは、F I A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。バラクラバ帽の下部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つの安全装備で覆われること。バラクラバ帽と最も外側のアンダーウェアは、最低3 cm、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8 cm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7 cm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F I A承認のアンダーウェアの間に、F I A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、肌と義務付けのF I A公認アンダーウェアとの間に、追加のF I A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IS015025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、最も外側の生地へのみ許される。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、IS015025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、F I A基準8856-2000の付則IまたはF I A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F I A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、F I A基準8856-2000あるいはF I A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F I A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F I A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F I A基準8868-2018でのみ公認されなければならない。この装置は、F I A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F I A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F I A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the HANS® 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15mm厚を超えるものであってはならない。パッドはISO 15025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ない。the HANS® 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F I A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。

F I A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、F I A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、III A、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、F I A承認のFHRの着用が不可能なその他の車両については、F I A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 ⁽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 8859 (テクニカルリストNo. 49)	FIA 8858 (テクニカルリストNo. 29)

(2)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	X	○	○	○
テザー (テザー留 め具含む) 8858-2002	×	X	機械的に 互換性があれば	○

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

競技中は、ネックチェーン、ブレスレット、あるいは時計など、いかなる種類の宝飾品も着用することは禁止される。この規則の例外は、CMOおよび/またはメディカルデリゲートが、サイズや場所によって救助が遅れたり、救急医療が妨げられる可能性があると考えない以下の場合に限る：

- i. 時計（含複数）をオーバーオールの上に着用することを条件として、コ・ドライバーによる時計の着用、
- ii. 手の自然な動きの範囲を制限しない単一のバンドスタイルのリングの着用、および
- iii. ボディピアス（含複数）の着用は、口腔内および／または口腔周囲に着用しないことを条件とする。

F I A 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 (2024年2月28日版)

第4章 サージ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ない。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と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。

F I A 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 (2024年2月28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F I A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。

F I A 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（エンタラント）のための国際ライセンス
(2024年2月28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（エンタラント） 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。

F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項 付則 1

(2024年2月28日版)

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。F I A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。
- F I A国際スポーツ規則が遵守され、正規にA S Nにより公認されていること。
- F I A公認トラックにて開催されること。

F I A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S L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。

F I Aが認定するすべての国内F I A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F I Aが認定するF I A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F I A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、F I A 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限定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一年の、当該者の競技結果に加えてカウントされる。

1 カレンダー一年から最大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中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両を共有することで総合得点順位が達成される選手権では、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。

ドライバーが関連する競技期間中にFIAドライバー分類を保持していない状況では、FIAの独自の裁量により、FIAドライバー分類が計算され、スーパーライセンスポイントの計算に適用することができる。いずれの場合も、そのような分類は、競技開催時に効力のある適用されるFIAドライバー分類規則に基づいて行われる。

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。
- i i) 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 (Hypercar uniquement) / FIA WEC (Hypercar 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
Japanese Super Formula / Japanese Super Formula	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Japanese Super GT500 / Japanese Super GT500	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
IMSA Grand Touring Prototype (GTP) / IMSA Grand Touring Prototype (GTP)*	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 américaines 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 / <i>Formula Regional Japanese Championship Certified by FIA</i>	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Championnat Océanie de Formule Régionale certifié par la FIA / <i>Formula Regional Oceania Championship certified by FIA</i>	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Championnat Indien de Formule Régionale certifié par la FIA / <i>Formula Regional Indian Championship certified by FIA</i>	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 / <i>DTM</i>	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
International Supercars Championship / <i>International Supercars Championship*</i>	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
NASCAR Cup / <i>NASCAR Cup*</i>	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light / <i>Indy Light*</i>	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Euroformula Open / <i>Euroformula Open</i>	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 / <i>National FIA Formula 4 Championships certified by FIA**</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Asian / ELMS / IMSA Le Mans Prototype 2 (LMP2) / <i>Asian / ELMS / IMSA Le Mans Prototype 2 (LMP2)</i>	<u>10</u>	<u>8</u>	<u>6</u>	<u>4</u>	<u>2</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
FIA WEC-LMG3 / <i>FIA WEC-LMG3</i>	<u>12</u>	<u>10</u>	<u>7</u>	<u>5</u>	<u>3</u>	<u>2</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
F1 Académie / <i>F1 Academy</i>	<u>10</u>	<u>7</u>	<u>5</u>	<u>3</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Indy Pro 2000*	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Championnat GB3 en partenariat avec le BRDC / <i>GB3 Championship partnered by the BRDC</i>	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
NASCAR National / <i>NASCAR National*</i>	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
International GT3 Series / <i>International GT3 Series</i>	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Japonais Super GT300 / <i>Japanese Super GT300</i>	<u>6</u>	<u>4</u>	<u>2</u>	<u>0</u>						
Championnat du Monde FIA karting en Cat. Senior / <i>FIA karting World Championships in Senior Cat.</i>	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Championnats Continentaux FIA karting en Cat. Senior / <i>FIA karting Continental Championships in Senior Cat.</i>	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Championnat du Monde FIA karting en Cat. Junior / <i>FIA karting World Championships in Junior Cat.</i>	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Championnats Continentaux FIA karting en Cat. Junior / <i>FIA karting Continental Championships in Junior Cat.</i>	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

* 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。

** 2023年に限り、FIA認定のフォーミュラ4東南アジアには、2つのトラックレイアウトを使用して3つの競技会を完了すると、表1に記載されているポイントの50% が与えられる。

F I A 国際モータースポーツ競技規則付則L項 付則2

(2024年2月28日版)

W A D B 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。

W A D B 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。

このボックス口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。

2025年の変更

第3章 ドライバーの装備品

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ト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、F I A基準8856-2000（F I AテクニカルリストNo. 27）あるいはF I A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）（F I A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、F I A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）
- *F I A世界ラリー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）
- *フォーミュラ2
- *F I A世界ラリークロス選手権のすべてのドライバー
- ~~*F I A世界ツーリングカーカップ~~
- *F I A GTワールドカップ
- *F I A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
- *F I A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）
- *F I A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）レジョナル
- ~~*F I A 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~~
- *F I Aヨーロッパラリークロス世界選手権のすべてのドライバー
- *F I Aヨーロッパ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）

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F I A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。

付則 1

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 / <i>FIA Formula 2</i>	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Indy Car / <i>Indy Car</i> *	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Formule 3 de la FIA / <i>FIA Formula 3</i>	30	25	20	15	12	9	7	5	3	2
Championnat de Formule E de la FIA / <i>FIA Formula E Championship</i>	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (Hypercar uniquement) / <i>FIA WEC (Hypercar only)</i>	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Championnat d'Europe de Formule Régionale par Alpine certifié par la FIA / <i>Formula Regional European Championship by Alpine Certified by FIA</i>	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Japanese Super Formula / <i>Japanese Super Formula</i>	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Japanese Super GT500 / <i>Japanese Super GT500</i>	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
IMSA Grand Touring Prototype (GTP) / <i>IMSA Grand Touring Prototype (GTP)</i> *	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
Championnat Moyen-Orient de Formule Régionale certifiée par la FIA / <i>Formula Regional Middle East Championship certified by FIA</i>	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Championnat américaines de Formule Régionale / <i>Formula Regional Americas Championship</i>	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Championnat japonais de Formule Régionale certifié par la FIA / <i>Formula Regional Japanese Championship Certified by FIA</i>	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Championnat Océanie de Formule Régionale certifié par la FIA / <i>Formula Regional Oceania Championship certified by FIA</i>	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Championnat Indien de Formule Régionale certifié par la FIA / <i>Formula Regional Indian Championship certified by FIA</i>	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
<u>Deutsche Tourenwagen Masters (DTM) / <i>Deutsche Tourenwagen Masters (DTM)</i></u>	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
International Supercars Championship / <i>International Supercars Championship</i> *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
NASCAR Cup / <i>NASCAR Cup</i> *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light / <i>Indy Light</i> *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Euroformula Open / <i>Euroformula Open</i>	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 / <i>National FIA Formula 4 Championships certified by the FIA</i> **	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Asian / ELMS / IMSA Le Mans Prototype 2 (LMP2) / <i>Asian / ELMS / IMSA Le Mans Prototype 2 (LMP2)</i>	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC – LMG3 / <i>FIA WEC – LMG3</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
F1 Académie / <i>F1 Academy</i>	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Indy Pro 2000 *	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Championnat GB3 en partenariat avec le BRDC / <i>GB3 Championship partnered by the BRDC</i>	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
NASCAR National / <i>NASCAR National</i> *	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
International GT3 Series / <i>International GT3 Series</i> GT3 Championships registered as International Series / <i>Championnats GT3 enregistrés en tant que Séries Internationales</i>	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Championnat du Monde FIA karting en Cat. Senior / <i>FIA karting World Championships in Senior Cat.</i>	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Championnats Continentaux FIA karting en Cat. Senior / <i>FIA karting Continental Championships in Senior Cat.</i>	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 karting Continental Championships in Junior Cat.	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

* 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。

** 2023年に限り、FIA認定のフォーミュラ4東南アジアには、2つのトラックレイアウトを使用して3つの競技会を完了すると、表1に記載されているポイントの50% が与えられる。

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または事件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、同意が共同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

世界事故データベース（「WADB」）は、FIAとASN（国内スポーツ権能）が共同管理者*（以下「共同管理者」）として管理する電子データベースである。WADBの目的は、モータースポーツの安全性を向上させるために、レースにおける事故および/または事件の状況と直接的な影響を収集および分析することにある。

対応するボックスにチェックを入れることにより、次の通りとなる：

私は、モータースポーツの事故または事件への関与とその直接の結果に関連する私の個人データ（健康関連データを除く）、すなわち識別データ、事故や事件が発生した状況（車両の詳細、競技、場所、時間）に関するデータ、または事故や事件のビデオや写真を、モータースポーツの安全性を向上させるためのデータ分析を目的として共同管理者が処理することに同意します。

私は、事故あるいは事件に関連する私の個人の健康関連データ（機密データ）、つまり負傷、私の個人用保護具に関連する、あるいはそこから収集された生体認証データ、または体調や医療救助に関するデータが、モータースポーツの安全性を向上させるためのデータ分析を目的として、共同管理者によって処理されることに同意します。

共同管理者が機密の個人データを含む個人データをどのように処理するかについての詳細は、次のリンクで閲覧できる：

<https://www.fia.com/motorsport-privacy-notice>

WADBガイドは、次のリンクから入手できる：

https://www.fia.com/sites/default/files/wadb_guide_v3.2.docx には、WADBに関する詳細情報が含まれている。

私は、いつでも私の同意を撤回できることを認めます。同意の撤回は、撤回前の同意に基づくデータ処理の合法性に影響を与えないものとする。

*入手可能な共同管理者のリストはここから：

https://www.fia.com/sites/default/files/asn_list_-_wadb_consent.pdf

~~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。~~

~~このボックス口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。~~

2026年の変更

第3章 ドライバーの装備品

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ト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、F I A基準8856-2000（F I AテクニカルリストNo. 27）あるいはF I A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）（F I A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、F I A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）
- *F I A世界ラリー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）
- *フォーミュラ2
- *F I A世界ラリークロス選手権のすべてのドライバー
- ~~*F I A世界ツーリングカーカップ~~
- *F I A GTワールドカップ
- *F I A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
- *F I A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）
- *F I A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）レジョナル
- ~~*F I A 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~~
- *F I Aヨーロッパラリークロス世界選手権のすべてのドライバー
- *F I Aヨーロッパ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）
- *F I Aレジョナル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）

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F I A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ト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、~~F I A基準8856-2000 (F I AテクニカルリストNo. 27)~~あるいはF I A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) (F I A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、F I A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)~~

~~*F I A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~~

~~*F I A世界ラリークロス選手権のすべてのドライバー~~

~~*F I A世界ツーリングカーカップ~~

~~*F I A GTワールドカップ~~

~~*F I A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~~

~~*F I A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)~~

~~*F I A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)~~

~~*F I A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~~

~~*F I A 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~~

~~*フォーミュラ(3)レジョナル~~

~~*F I Aヨーロッパラリークロス世界選手権のすべてのドライバー~~

~~*F I Aヨーロッパ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)~~

~~*F I Aレジョナル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)~~

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F I A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。

F I A世界ラリー選手権において、ドライバーは、~~F I A基準8856-2000~~あるいはF I A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。バラクラバ帽の下部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つの安全装備で覆われること。バラクラバ帽と最も外側のアンダーウェアは、最低3 cm、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8 cm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7 cm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F I A承認のアンダーウェアの間に、F I A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、肌と義務付けのF I A公認アンダーウェアとの間に、追加のF I A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、最も外側の生地だけにのみ許される。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、~~F I A基準8856-2000~~の付則IまたはF I A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F I A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、~~F I A基準8856-2000~~あるいはF I A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）。