

2025
FIA WORLD ENDURANCE
CHAMPIONSHIP

競 技 規 則

(2025 年 1 月 1 日付発行版仮訳)

目 次

競技規則

項目	(条項 No.)	(Page)
一般規定／序文	(1.1)	1
規定	(1.2)	1
一般条件	(1.3)	2
選手権競技	(1.4)	2
組織／オーガナイザー	(2.1)	4
競技の組織	(2.2)	4
保険	(2.3)	4
エントリー／一般規則	(3.1)	4
エントリー手続き	(3.2)	6
一般規定	(4.1)	8
競技参加者の装備	(4.2)	9
コミュニケーション手段	(4.3)	11
ピット割り当て	(4.4)	12
書類検査	(5.1)	13
車両検査	(5.2)	14
参加資格のある車両	(6.1)	15
均衡化システム（性能と技術）	(6.2)	15
強制される装置および機材	(6.3)	16
ライト	(6.4)	18
タイヤ	(6.5)	19
<u>エンジンの始動</u>	<u>(6.6)</u>	<u>23</u>
WEC コミッティ	(7.1)	23
競技審査委員会	(7.2)	24
競技役員および FIA 派遣委員	(7.3)	25
適用されるペナルティの種類	(7.4)	27
公式合同テスト	(8.1)	29
プライベートテスト	(8.2)	29
一般規定と安全	(9.1)	30
ブリーフィングとコースウォーク	(9.2)	33
フリー走行および予選 一般規定	(10.1)	34
予選	(10.2)	34

スターティンググリッド	(11.1)	.....	36
スタート手順	(11.2)	.....	37
セーフティカー先導によるレーススタート	(11.3)	.....	40
安全に関する一般規定	(12.1)	.....	41
ピットストップ	(12.2)	.....	42
車両への作業	(12.3)	.....	44
ドライバーの分類	(13.1)	.....	45
レース中の運転時間	(13.2)	.....	45
クルーの構成	(13.3)	.....	46
赤旗手順に関する一般規定	(14.1)	.....	46
プラクティスの中断（赤旗手順）	(14.2)	.....	46
レースの中断（赤旗手順）	(14.3)	.....	47
中断されたレースの再開（赤旗手順の終了）	(14.4)	.....	47
プラクティスまたはレースの非競技化：(FCY)	(14.5)	.....	51
レースの非競技化：セーフティカー手順	(14.6)	.....	52
レースの中立化：(VSC)	(14.7)	.....	56
レースの終了	(15.1)	.....	57
選手権順位認定	(15.2)	.....	58
ポイント基準	(15.3)	.....	59
同点の競技参加者	(15.4)	.....	61
付則 1 特別規則書		.....	63
付則 2 エントリーフォームと金融条件		.....	66
付則 3 義務付けられる表記		.....	69
付則 4 技術規則違反のペナルティ		.....	75
付則 5 タイヤに関する書類		.....	76
付則 6 ピットレーンに関する一般的な安全ガイドライン		.....	78
付則 7 人員の制限		.....	81
付則 8 燃料に関わる手順		.....	83
付則 9 ハイパーカーテスト規定		.....	85

2025年FIA世界耐久選手権

【競技規則】

1. 一般規定

1.1 序文

F I A世界耐久選手権（以下、選手権）は、プロトタイプ車両（以下、ハイパーカー）およびG T車両（L M G T 3）のみを対象とする選手権で、F I AおよびA C Oとの協力の成果である。

選手権は主に世界耐久ハイパーカーチャンピオンのタイトル、世界耐久ハイパーカードライバーチャンピオンのタイトルから成る。本選手権のカレンダーに登録された競技により構成され、それらについては本規則第2条2項に明記されるオーガナイザー協定（Organization Agreement）に、A S Nおよびオーガナイザー（第2条1項参照）が署名している（付則1ーパートD参照）。

本選手権は、F I A国際モータースポーツ競技規則ならびにそれらの付則（以下、国際競技規則。ただし付則J項第251条車両の分類および定義を除く）、本規則に反することのないサーキット一般規則の条項、選手権特有の本競技規則、適用される技術規則ならびにそれらの付則、および競技に適用される特別規則により統轄される。

すべての参加団体（F I A、A S N、オーガナイザー、競技参加者およびサーキット）は、選手権を統轄する規則を適用すると共にそれを遵守することを約束する。

1.2 規定

1.2.1 参照版

本競技規則およびその付則の正本は、存在する場合にはフランス語版とし、その解釈に関して論議が生じた場合にはフランス語版が用いられる。

1.2.2 解釈条項

競技参加者、ドライバーまたは参加者は、スポーツマンシップおよび公平な競技に反すると思われる行為があった場合、本規則の元の言葉に忠実に適用することを要求できる。

同様の原則が、施行されている技術規則の解釈にも適用する。

1.2.3 適用日

本競技規則は、一旦世界モータースポーツ評議会によって承認されると発効し、2025年シーズンのテストすべて、および競技に適用され、以前の選手権に関する競技規則すべてに取って代わる。

1.2.4 ル・マン24時間

その特殊性を考慮し、ル・マン24時間は、オーガナイザーによって供給される競技特別規則書によって統轄される。

競技特別規則書は、各版の前年の12月末に競技参加者が入手可能となる。

あいまいさを避けるために、ル・マン24時間の競技特別規則書はあらゆる点で本規則よりも優

先される。

1.2.5 付則

本規則の特定の側面（タイヤ、プライベートテスト、人員制限などに適用される規則を含むが、これらに限定されない）については、専用の付則で詳しく説明されている。これらは本規則の不可欠な部分であり、スポーツ当局部門が認可することができる。

1.3 一般条件

1.3.1 競技参加者の一般的な責任

I S C 第 9 条 1 5 項 1 に定められる通り、以下は競技参加者の義務である：

- － 競技参加者のエントリーに関するすべての関係者および参加者に国際競技規則、サーキット一般規則、適用される技術規則、本競技規則、および各競技会の付則 1 のすべての要件を確実に遵守させること。
- － スポーツ役務が提供されている場合は、ドライバーと人員の安全性に関して、すべての措置と決定が内部的に行われていることを確実にすること。

1.3.2 競技参加者の代表

各競技参加者は、選手権にエントリーする時点で、書面にてその代理人を指名しなければならない（I S C 第 2 条 6 項 4 参照）。競技期間を通じ、その期間中いかなる時でも、参加車両に求められる事項が遵守されていることを保証することは、その車両の担当者の責任であり、かつ競技参加者との共同責任でもある。

1.3.3 車両の適合性および安全に対する責任

競技参加者は競技を通じ、自己の車両が参加の適格性の諸条件を満たし、技術規定を遵守し、安全であることを保証しなければならない。車検に車両を提出することは、競技参加者の車両の適合性を暗に申告したものとみなされる。

1.3.4 供給業者、ブランド、および製造者の立場

現行の競技規則の目的上、以下に一覧される事業団体は、国際モータースポーツ競技規則第 1 条 3 に従って競技の参加者とみなされるため、参加者に対し課される義務を遵守し、スポーツ権能の決定に従わなければならない。

- － A C O / F I A によってそのように認められた単一サプライヤーおよび共通の部品およびシステムのサプライヤー
- － シャーシコンストラクター
- － タイヤ供給業者
- － 燃料供給業者
- － 潤滑剤供給業者
- － パワートレイン供給業者
- － 自動車製造者

1.4 選手権競技

1.4.1 定義

各競技は制限付国際競技会の格式を有する。

「競技」とは、世界耐久選手権の年間カレンダーに登録されたすべてのレースを言い、それには予選があるかないかに関わらず、書類検査および技術的車両検査、すべての公式プラクティスセッション、ウォームアップ走行がある場合はそれが、そして決勝レース自体が含まれる。各競技のスタートおよび終了は国際競技規則第2条1.7に従って決められる。

各競技の付則1の規定に従い（第2条2参照）、フォーマットは以下の通りとする：

- － 2回あるいは3回、1時間、1時間半あるいは2時間のフリープラクティスセッションが、合計時間4時間の制限の下で実施される（競技の付則1参照）。

競技特別規則書（付則1）に別途指定がない限り、予選セッションおよびハイパーポールセッションの時間は以下のように定義される：

- － LMGT3カテゴリーの車両用に確保された、少なくとも12分間の最初のLMGT3予選セッション1回：このセッションで、LMGT3カテゴリーの11位以降のスターティンググリッドが決定される。
- － ハイパーポールと呼ばれる、LMGT3カテゴリーの少なくとも10分間の2回目の予選セッション1回：このセッションは、LMGT3カテゴリーの最初の予選セッションで上位10位に入った車両用に確保され、LMGT3カテゴリーのスターティンググリッドの上位10位が決定される。
- － ハイパーカーカテゴリーの車両用に確保された、少なくとも12分間の最初のハイパーカー予選セッション1回：このセッションで、ハイパーカーカテゴリーの11位以降のスターティンググリッドが決定される。
- － ハイパーポールと呼ばれる、少なくとも10分間のハイパーカー2回目の予選セッション1回：このセッションは、最初のハイパーカー予選セッションで上位10位に入った車両用に確保され、ハイパーカーカテゴリーのスターティンググリッドの上位10位が決定される。
- － 1レースは継続時間が6時間未満であってはならない。

各競技会の付則1に定められていない限り、また安全上の理由からレースディレクターの提案で競技審査委員会が実施を決定しない限り、ウォームアップは競技会のプログラムに予定されない。

ウォームアップ走行が予定される場合、ウォームアップ走行の参加が認められる車両およびドライバーのリストは予選セッション後に掲示される。

1.4.2 カレンダー構成

協定に従い、競技は、その他FIA世界選手権の対象となる競技と同日に開催することができる。

選手権は、最少3戦で構成される。

1.4.3 中止

競技開催日の3ヵ月前の書面によるFIAへの通知を遵守せずに中止が通告された競技は、FIAによってそれが不可抗力による中止であったと判断されない限り、翌年の選手権に含まれることは考慮されない。

競技は、参加車両が20台に満たない場合には中止することができる。

2. 組織

2.1 オーガナイザー

競技を組織するための申請は、当該サーキットにて競技を主催する占有的かつ必要な権限を得た当該者（オーガナイザー）が、その競技が行われる国のASNに対してなされなければならない、その申請を受けたASNがFIAへ申請する。

2.2 競技の組織

各オーガナイザーは、ASNを通じ、本規則の付則1に定められているインフォメーションを、少なくともフランス語と英語にて、競技オーガナイザー、開催国のASN、およびFIAの間で締結されるオーガニゼーションアグリーメントと共に、FIAに競技の遅くとも1ヶ月前までに、また国際競技規則付則H項に従った医務役務調査票を少なくとも2ヶ月前に提出するものとする。各競技は、これらの書類を厳密に遵守して組織されなければならない。

本規則により要求されるすべての書類が前述の期限までにFIAに正しく送付され、それらが選手権に適用される諸規則に合致していることを条件に、各競技ごとにFIAからビザ（査証）が発給される。

2.3 保険

2.3.1 保険に関する義務と手続き

すべての競技参加者、その関係者、およびドライバーは、第三者保険に加入しなければならない。

保険料はエントリー料金に含まれなければならない、第三者への偶発的な人身傷害または財産損害に関して十分な公的賠償責任保険の補償を保証するものでなければならない。適用される国内法の免除を条件として、すべての出来事1件ごとに対し合計最低1,000万ユーロの公的賠償責任保険の補償が必要とされる。適用される国内法の免除に準じる場合、その地域での免除の正当性を示す資格のある弁護士の声明を書類提出に含めること。

公的賠償責任保険は、競技参加者または競技に参加するその他の個人または法人が保有する個人保険に追加されるものであり、それらに影響を与えるものではない。

オーガナイザーにより加入される第三者保険は、競技参加者や競技に参加するその他個人すべてが既に加入している個別の保険に加えて付保されるもので、それらの既得権を侵害しないこと。競技に参加するドライバーは互いに第三者とはならない。

2.3.2 義務付けられる事務手続き

競技の60日前までに、オーガナイザーはASNを通じ、十分に収集されたFIAチェックリストならびに、保険契約によって保証されている内容の詳細を少なくとも英語でFIAに送付しなければならない（付則1パートE参照）。その保険契約は、開催国の国内法に準じていなければならない。英語にて作成された保険証券が競技参加者に入手可能であること。

3. エントリー、カテゴリー、クルー

3.1 一般規則

3.1.1 シーズンエントリー :

エントリー手続きは、プロモーターと協力し、F I Aの指導と責務の下におかれる。

選手権へのシーズンエントリーは、当該選手権のカレンダーに登録されたすべての競技に関わるものであり、1カテゴリーにつき最大2台に制限される。

選手権に正式に登録された競技参加者は、選手権対象競技への全戦参加が義務付けられる。

3.1.2 エントリーの譲渡および出場取消

いかなるエントリーの第三者への譲渡は正式に禁じられている。

選手権出場を取り消す、あるいは競技の出場を取り消す場合は、すべてF I Aへ書面にて、受け取りの証明が発行される書留書簡により、プロモーターへのコピーを添えて通知されなければならない。

この形式に従わない競技参加者すべてに、罰金10,000ユーロが課せられる。

出場取り消しはすべて、変更することはできず、エントリー料金、技術費用あるいは燃料費用前払い金は返金されない。

3.1.3 ル・マン24時間の特別規則

協定および本規則第1条2.4に従い、ル・マン24時間のエントリー手順は、競技の特別規則によってのみ統括される。

ル・マン24時間に特別な選考委員会が形成され、エントリーリストが作成される。

シーズンエントリーはル・マン24時間の参加招待を含む。招待の最終的な帰属は、競技参加者の選手権のその他すべての競技への参加を必須とする。

競技参加者が、ル・マン24時間に追加のエントリーを申請する場合、競技特別規則書に定められる通りのエントリーフォームの提出が求められる。このエントリーフォームの受理はル・マン24時間選考委員会によって評価される。

3.1.4 ライセンス

選手権に参加するすべてのドライバー、競技参加者、競技役員は、有効なライセンスを保持しなければならない。ドライバーの場合、ライセンスは国際競技規則付則L項の第1章の第2条に準拠していなければならない、必要に応じてASNが発行した有効な認可証を受けなければならない(国際競技規則の第3条9.4参照)。

3.1.5 競技参加者ライセンス

提出される競技参加者ライセンスの文字表現は公式書類でのみ使用される表現である。文字数はスペースも含めて最大25字までが認められる。

選手権あるいは当該競技のエントリー締め切り日以降は、いかなる変更も受け入れられない。

ハイパーカーカテゴリーに製造者のライセンスでエントリーした競技参加者の場合、公式競技参加者ライセンスの文言にブランド名称が表示されなければならない。

競技参加者のライセンスの文言にブランド名を使用している競技参加者を指名するのは製造業者の義務である。

3.1.6 ドライバーライセンス

ハイパーカーカテゴリーに出場するドライバーは、F I AグレードAであること。

その他のカテゴリーには最低F I AグレードBが必要である。

3.1.7 持続可能な耐久賞 (Sustainable Endurance Award)

選手権のエントリーには、持続可能な耐久賞のエントリーが含まれる。参加形式の詳細は、選手権のエントリー開始と同時に発行される専用文書に記載される。

3.2 エントリー手続き

3.2.1 選考委員会および選手権出場許可

協定に従い、競技参加者の選考は、耐久委員会と合わせて6名の委員で構成される選考委員会によって実施される。

申請に関する決定のための選考委員会が招集される会合の日程は、現行規則の付則2に記載されている。選考委員会の決定は控訴の対象にはならない。

競技参加者は、参加料の全額支払いがF I Aに受領されるまで（上述の条件にて）、選手権あるいはその競技に最終的に参加承認されたとは見なされない。

選考委員会は、選手権への参加登録ファイルの選択に関して自由かつ完全な権限を有する。選考委員会は、独自の裁量で、とりわけ優先順位なしで網羅的ではない方法で列挙された以下の基準を使用することができる：

- ・ 実績
- ・ 選手権への関心
- ・ 世界耐久選手権またはル・マン24時間レースへの定期的な参加
- ・ ACO、LMEM、F I A、またはその周辺およびパートナーとの財務および法的状況

F I Aおよび／またはプロモーターは、選考委員会の決定を明確にするために、競技参加者に追加情報を要求する権利を留保する。

シーズン中は、カテゴリー、シャシーモデル、車両モデル、パワーユニットタイプ、またはタイヤ製造者の変更は許可されない。

プロモーターと各競技参加者の間で商業契約が締結されるものとする。

エントリーの受諾は、競技参加者が商業契約の要件と条件を尊重することを条件とする。

商業契約は、シーズン全体またはレースごとにエントリーを希望するすべての競技参加者によって、オンラインエントリー手続きで有効化されなければならない。

3.2.2 一般的なケース：エントリーフォーム、書類、締め切り

エントリーフォームへのリンクは、選手権の正式エントリー開始日および申請提出締切日と共に、本規則の付則2に掲載されている。

各申請書類には、オンラインフォームで要求されるすべての書類および情報（特に、および限定されずに：支払証明書、該当するライセンスのコピーなど）を添付しなければならない。

競技参加者は、エントリー申請書類に加え、競技参加者に適用される非スポーツ行為規定に署名し（オンライン）、これを尊重しなければならない。この規定は、オンライン・エントリーフォームの手続きにおいて入手可能である。

F I Aおよび／あるいはプロモーターは、選考委員会の決定を促進するために、競技参加者から追加の情報を要求する権限を留保する。

協定に従い、選手権の競技参加者の一覧が選考委員会によって認証される（本規則第3条2項1参照）

3.2.3 ハイパーカーカテゴリーへのエントリーに関する特別条件

付則2第3条の規定を遵守することに加え、製造者はハイパーカーF I A世界耐久選手権に2台の車両をエントリーしなければならない。

追加の車両は、ワールドカップ・ハイパーカーチーム部門にエントリーしなければならない。選考委員会が製造者ごとに受け入れ可能な車両台数の最大数を決定する。

ハイパーカーF I A世界耐久選手権またはワールドカップ・ハイパーカーチーム部門にどちらの車両が参加するかを決定するのは製造者の責任となる。これらの指定はすべての競技に有効であり、シーズン中に変更することはできない。

F I A世界耐久選手権にハイパーカーカテゴリーでエントリーすることを希望する競技参加者は、ブランドに関する情報や、選手権へのコミットメントを含むプレゼンテーション資料一式を提出しなければならない。

耐久コミッションは、その全裁量により、車両ブランドおよび／あるいは製造者の選手権への参加の可否を決定する。

さらに、LMD hグループで公認された車両でハイパーカーカテゴリーにエントリーする競技参加者は、「指定ハイブリッドパートナー」が提供するサポートを利用することが求められ、関連料金を支払う必要がある。これらの義務に関連する金額は、エントリーの締め切り日後にプロモーターによって通知される。

3.2.4 LMG T 3カテゴリーへエントリーする特別条件

付則2の規定を尊重することに加え、LMG T 3カテゴリーへの登録を希望する競技参加者は、登録ファイルに記入する際に、LMG T 3カテゴリーへの出場のために選考委員会によって事前に選定された自身の車両の製造者からの指定契約書を追加しなければならない。

製造者は、2つの異なるライセンスの下で2台の車両を指定することができるが、これらの車両が同一の会社によってエントリーされることを唯一の条件とする。

LMG T 3チームのF I A耐久トロフィーに参加する車両を決定するのは製造者の責任である。これらの指定はすべての競技において有効であり、シーズン中に変更することはできない。

3.2.5 「レースごと」競技参加者のエントリー

例外として、また、選手権を象徴することが可能で有り得るという関心の高さ次第で、選考委員会は、1つあるいはそれ以上の競技について、1台以上の追加車両を、それに適用される技術規

定および公認規定への合致を条件として認める場合がある。

追加車両は競技の順位認定には表示されるが、本選手権の異なる順位認定には表示されない。

「レースごと」車両をエントリーする競技参加者はすべて、下記第3条2項2に規定されるエントリー手続きに従い、登録しなければならない。ただし、締め切りに関しては除く。

しかしながら、これらの競技参加者は、当該競技開始の遅くとも8週間前までに、完全な書類一式を送付しなければならない。

競技参加者は、供給物資および技術費用の前払い金を支払った証明資料も提供しなければならない。

3.2.6 環境認定

すべての選手権競技参加者、サーキット、オーガナイザー、およびサプライヤーは、以下の表にあるロードマップに従って、FIA環境認定プログラムに従わなければならない。競技参加者のエントリーは、必要なレベルを達成することを条件とする。

<https://www.fia.com/sustainability-programme> で閲覧可能。

	2025年	2026年
ハイパーカー	2つ星	3つ星
LMGT3		2つ星
サーキット&オーガナイザー	2つ星	3つ星
共通サプライヤー	2つ星	3つ星

4. 一般規定と競技参加者の義務

4.1 一般規定

4.1.1 スポーツに反する行為

レースディレクターおよび／あるいは競技長は、スポーツとフェアプレーの精神に反すると思われる製造者、競技参加者、ドライバーあるいは参加者の反スポーツ行為について、当該者が本規則の文字通りの適用を要求する場合にも、競技審査委員会に訴えることができる。

4.1.2 パスおよび許可証

ISC第3条21項に規定される通り、ISC第20条に定められる一切の競技関係者は、いかなる立場に関わらず、指定エリアに立ち入る（ISC第20条参照）適切なパス（クレデンシャル）を明瞭に見えるように身につけていなければならない。

プロモーターおよびFIAのみが、パスを発行あるいは剥奪する権限を有する。

ル・マン24時間については、ACOが特別なパスを発行する。

パスは発行されたその者のみが、発行の目的にのみ使用することができる。

4.1.3 医療管理

競技長および医師団長は、競技会期間中いつでもドライバーあるいは競技役員に身体検査を求めることができる。

4.1.4 高電圧操作の安全性

競技参加者、ドライバー、ASN、プロモーター、オーガナイザー、ボランティアおよびオフィシャルは、国際モータースポーツ競技規則の付則H項の補足10を遵守しなければならず、FIAからの要請に応じて、FIAが必要とみなす遵守の証拠を提出しなければならない。

国際モータースポーツ競技規則の付則H項の補足10は、次のリンクから入手できる。

<https://www.fia.com/regulation/category/123>

ハイパーカーカテゴリーでは、ハイブリッドシステムのバッテリーの充電は、主催者が設置したファイヤーカバーが機能しており、ガレージ内に人員がいる場合にのみ許可される。充電が許可されるタイミングは、競技特別規則書(付則1)に記載されている。

4.1.5 競技参加者のプロモーション活動義務

競技参加者、およびすべてのそのチーム員は、要請があれば、プロモーターが主催するすべてのプロモーションおよび商業イベントに出席および参加しなければならない。

以下に限定されず、それは：

- イベント前のプレスカンファレンス（記者会見）
- サインセッション
- ドライバーズプレゼンテーション
- プレポディウム
- 表彰式
- 合同ゾーン - インタビュー
- 予選終了後のプレスカンファレンス（記者会見）
- 決勝レース後のプレスカンファレンス（記者会見）

違反した場合や遅刻した場合は、競技審査委員会の判断によりペナルティが課せられる。

4.1.6 車両に貼り付けられる表示

競技参加者は車検開始の前に車両にオーガナイザーの広告、レースナンバー、識別ステッカーを貼らなければならない（付則3のサイズと位置を参照）。

また、競技参加者はオーガナイザー専用のスペースを確保しなければならない（本規則付則3の図参照）。

4.1.7 人員制限とテスト

コスト削減と管理の観点から、競技参加者は人員（付則7）とプライベートテスト（第8条および付則09）に関して、規則により制限される。

4.2 競技参加者の装備

4.2.1 ドライバーに義務付けられる装備

プラクティスセッション、ウォームアップ、およびレース中、ドライバーは、FIAがサーキットでの国際競技用に定めた安全基準に合致した着用装備品を、国際競技規則付則L項に定められた条件にて、常に装着していなければならない。

識別を容易にし、クルーの結束のために、同一車両のドライバーは同一のレーシングスーツを着ることが義務付けられる。

4.2.2 ピットレーンに居る要員に義務付けられる安全装備

すべてのプラクティスセッションおよびレース中、ピットレーン（ピットシャッター前の塗装ラインにより区切られる）に居る競技参加者の要員の、最低限の安全用着衣：

給油要員、ベント、消火器およびカットオフバルブの付き添い要員は、以下のF I A公認用具を着用しなければならない：

- ・ F I A 8 8 5 6 公認耐火性オーバーオール
- ・ F I A 8 8 5 6 公認耐火性グローブ
- ・ F I A 8 8 5 6 公認耐火性バラクラバ
- ・ F I A 8 8 5 6 公認耐火性長袖のアンダーウェア（シャツ、ズボンおよびソックス）
- ・ F I A 8 8 5 6 公認耐火性シューズ
- ・ F I A 公認（F I A テクニカルリスト 2 5 に一覧される通り）の同一色の装飾の無いフルフェースヘルメット（バイザーは車両がピットレーンに入る前に開けることができる）

ピットウォールに入ることが許される人員：

- ・ F I A 8 8 5 6 公認耐火性オーバーオール

その他の作業員：

- ・ F I A 8 8 5 6 公認耐火性オーバーオール
- ・ F I A 8 8 5 6 公認耐火性グローブ
- ・ F I A 8 8 5 6 公認耐火性の顔全体を保護するバラクラバ
- ・ 耐火性ゴーグル
- ・ F I A 8 8 5 6 公認耐火性長袖のアンダーウェア（シャツ、ズボンおよびソックス）
- ・ F I A 8 8 5 6 公認耐火性シューズ
- ・ ヘルメット

給油作業を除き：例外的な状況においては、絶対的に必要である場合、メカニックはF I A 公認耐火性グローブを取り外すことができる。

4.2.3 競技参加者のカメラ

チームが撮影した映像は、競技審査委員会の事前の裁量による許可を得た上で、審理の弁護における証拠としてチームが使用することができる。ただし、その映像を使用するチームが、その画像を撮影したカメラを所有／使用しているチームであることを条件とする。

いかなる状況においても、カメラの記録映像を、その他のチームあるいは第三者に対するいかなる抗議、告発あるいは法的措置の根拠を構成するために使用することはできない。

チームは、レース競技役員により要請のあった映像については、その所有権を放棄しなければならない。

4.2.4 車載カメラ

技術的な説明は、プロモーターから送られる文書にまとめられる。

すべての車両の最低重量はカメラシステムなしで定義され維持されているため、カメラシステム搭載車両が性能上の不利益を受けないことが重要であると考えられる。

カメラシステムの重量 = 3.8 kg と考え、以下を実施する。

- ・カメラ非搭載車両はバラストを搭載する必要がある。
- ・ハイパーカー：カメラシステムまたはカメラバラストを搭載した場合の最低車両重量＝BOPに記載。
- ・LMGT3：カメラシステムまたはカメラバラストを搭載した場合の最低車両重量＝BOPに記載。

4.2.5 ピットレーンにおける役割別腕章 (Armbands)

プロモーターは各競技参加者に3種類の腕章 (アームバンド) を配布する：

- ・ピットレーン：10分前信号からレースが中断された場合に、ピットレーンにグリッド上での介入が必要な車両が停止しているときにピットレーンにアクセスする者は、緑色の腕章を着用しなければならない。
- ・タイヤとブレーキ：ブレーキ/タイヤをチェックする必要がある車両が居るピットレーンにアクセスする者は、青い腕章を着用しなければならない。
- ・赤：レースが中断された場合、グリッド上への立ち入りを許可された者は赤い腕章を着用しなければならない。
- ・HV：ピットレーンまたはコース上で介入するハイブリッドシステム技術者は、黄色のHV腕章を着用しなければならない。

WECコミッティは、シーズン開始前に追加の識別方法が使用されるかどうかを明確にする。

4.3 コミュニケーション手段

4.3.1 競技参加者の無線連絡

ACOとFIAの競技役員は、ACOとFIAが利用できるあらゆる電子的手段を用いることにより、どのような目的でも、車両とピットクルーの周波数帯域の会話内容をいつでも聴く、録音する、ならびに書き写すことが認められる。WECコミッティから特別な許可が与えられない限り、車両から送受信されるすべての無線会話で認められる言語は英語のみである。
違反の場合：競技審査委員会の裁量によるペナルティ

4.3.2 レース管制無線

レース管制無線は「ピットウォールラジオ」とも呼ばれる。

選手権の各競技に参加したすべての競技参加者は、レース管制無線チャンネルを聴くことが義務付けられる。

それ以外の指示がない限り、車両がトラック上に許可される10分前から、セッションの後に最後の車両が第1セーフティカーラインを通過してから10分後まで、またはレース後に「パークフェルメ」に入るまで、無線周波数はアクティブとなる。

各競技参加者は、エントリーされたすべての車両について、誰かが上述の期間にレース管制無線を聴いていることを確実にしなければならない。

競技参加者は、安全情報がドライバーにすぐに伝達されることを確実にしなければならない。

競技審査委員の裁量で（その決定には控訴できない）、レース管制無線経由の指示に従わない場合は、ISCの第12.1.1.i条の違反であると判断される場合がある。

チームは、レース管制に、この無線チャンネルの受信に関して何らかの問題がある場合直ちに利用可能な方法によって通知しなければならない。

4.3.3 電子的な通信手段

競技役員およびプロモーターは、電子的な通信手段を使用することができる。

2025年シーズンの主な電子通信手段は「Discord」となる。以下のユーザーポリシーを遵守しなければならない。競技役員による事務的なミスについては、いかなる方法や形態においても異議を申し立てることはできない。

競技参加者は、これらの通信手段に常に接続されていなければならない。故障した場合には信号を送らなければならない。

競技参加者は、通信を受信した場合、直ちに受信を確認しなければならない。

「Discord」は以下のガイドラインに従って使用される（ただし、これらに限定されるものではない）。

- ー 車両番号ごとに最大2つ（ハイブリッド車両の場合は3つ）の接続が許可される。1つは、eSafety専用（ハイブリッド車両の場合）、1つは技術目的専用、もう1つは申告されたチームマネージャー用である。
- ー 競技参加者のIDは「aa_bbbb_cccc」の形式で表記される。aaは車両番号、bbbbはチーム名、ccccはeSAFEまたはTECHまたはTMである。
- ー 確認された「個人」チャンネル以外でのプライベートな会話は、競技役員の主導によってのみ行うことができ、競技役員は独自の裁量により会話を中断することができる。
- ー 競技参加者からの規制に関する問い合わせは、プライベートな会話では対応されない。セッション中に競技参加者からそのような問い合わせがあった場合は、競技役員の裁量により、対面での対応をとらなければならない。
- ー 競技参加者は、レースコントロールが競技開始時に公開するテンプレートを使用して、インシデントを1回のみ報告できる。
- ー 上記に従わない場合、またはその他不適切とみなされる行為は、「Discord」サーバーから削除される。

4.4 ピット割り当て

4.4.1 一般規則

本条項は、世界耐久選手権の対象となるすべての競技に有効であるが、プロモーターまたはAC Oが主催する合同テストにも有効である。

4.4.2 競技中のガレージの義務付け開放時間

プロモーターの指示またはテクニカルデリゲートの同意がある場合を除き：F I A W E Cの最初の走行セッションの1時間前から各日の最終セッションの1時間後まで、または最低でも午前10時から午後6時まで（該当競技の付則1に別途規定がある場合を除く）：

ピットのシャッター（ピットレーン側）は、完全に開いた状態でなければならない。

ガレージ内部およびレース車両は、（車体部品、カバー、積み重ねたタイヤ、台車など、下記e）を除きエントラントに関係する人員を含め）いかなるものによる妨げもまったく無く見通せる状態が保たれなければならない。車両の前に保管されている車体要素はすべて、それが地面に平らに置かれガレージ内のレース車両を部分的にも全体的にも隠す状態でない限り、ガレージ内を見る場合の障害物であると見なされる。

車両がガレージ内にある時、その前に立つ者は、車両の作業を行っている要員でない限り、ガレージ内を見る場合の障害物であると見なされる。車両の前に人が列をなすことは厳禁とされる。

ただし、本コース走行後の作業を完了するのに必要な冷却ファン、燃料装置あるいは燃料タンクは除く。

競技役員は、ガレージ内部に自由にアクセスできなければならない。

ガレージ内の車両は、テクニカルデリゲートのその他承認がある場合を除き、前をピットレーン側に向けて止めなければならない。

ペナルティ：競技審査委員会の裁量による

4.4.3 競技からの撤退の場合

競技参加者は、いかなる理由であろうとも、レースあるいはフリープラクティスまたは予選セッションのいずれかをスタートできない場合は、運営とピットの撤収に関してはプロモーターの指示に従わなければならない。

5. 書類および技術的検査

5.1 書類検査

5.1.1 一般規定

各競技参加者および各ドライバーは、第3条1.4に定義される有効な競技参加者ライセンスおよびドライバーライセンスを提示しなければならない：

また、ドライバーは国際ライセンスに付随する最新のメディカルサティフィケートも所有していなければならない。

F I Aカレンダーに登録された国際競技に参加する恒久的許可を認めていないライセンスを所有するドライバーおよび競技参加者については：当該競技の開催国にてレースすることを認めたA S N発行の許可証。

書類検査の間、競技参加者は、本規則第1条4項2に明記されている正規代理人（含複数）およびその補佐（含複数）を書面にて確認しなければならない。

また続けて、競技参加者は以下を承知して、車両1台につき最大3名から成る公式クルーを指名しなければならない：

- － 1名のドライバーを、1台を超える車両に割り当てることはできない
- － 代わりのドライバーは受け入れられない
- － クルーの変更（本規則第13条3およびプロモーターとの商業協定を参照）

競技の書類検査に、以下の理由を除いて、時間通りに現れない競技参加者は競技審査委員会によるペナルティが課せられる：

- － 不可抗力（悪天候、社会的不安など）
- － 以前の選手権の競技会での事故による、車両の損傷の結果によるもので、その事が選手権のテクニカルデリゲートに通知されており、それが所与の時間で修理できない場合、

5.1.2 スタートドライバーの申告

すべてのカテゴリーの競技参加者は、書類検査の際に、適切な用紙に記入してスタートするドラ

イパーの名前を申告しなければならない。

ドライバー変更の通知がハイパーポール終了後遅くとも30分以内に競技審査委員会に書面で行われない限り、スタートするドライバーは書類検査で申告されたドライバーでなければならない。

連絡先：startingdrivers@fiawec.com

5.2 車両検査

5.2.1 一般規定

車検中、1台の車両につきチーム員は最大6名が認められる。レース前車検は車検員の裁量によるいくつかの検査が入り、主に安全性の検査が中心となる。

車両は以下のレース前車検にて承認されることなく競技に参加することはできない。この承認は専用のステッカーによって示される。

車両、部品または競技参加者がレース前車検に関する義務を果たしたという事実は、適用される技術規定と適合性の意味を含むものではなく、それは競技参加者の排他的責任である（第1条3.3参照）。

レース前車両検査は最小限以下に関与する：

- 文書（以下を含む）：機器のオンライン申告書（競技中に継続的に更新されなければならない）、自動車の公認書。
- 安全機能および車両の装置
- 安全機能とドライバーのデバイス（以下を含む）：レーシングスーツ、ヘルメットおよび前頭部拘束装置（国際競技規則付則L項に定める条件にて）の公認。ヘルメットおよび前頭部拘束装置の改造は公認されたもの以外認められない。識別を容易にし、クルーの結束のために、同一車両のドライバーは同一のレーシングスーツを着ることが義務付けられる。

5.2.2 無作為検査

競技中いつでも車両検査委員は、車両を無作為に選択し、検査を行うことができる。

5.2.3 シャシーの変更または車両への変更

競技中、車両のシャシーに一切の変更があった場合は、車両検査委員の新たな検査を受けることになる。

車両検査委員によって合格とされた一切の車両でも、安全性に影響を及ぼすような方法で改造が行われた場合や、適格性に疑義が生じる可能性がある場合、または同様な結果を生じる事故に巻き込まれた場合は、車両を再度、車検承認のため提示しなければならない。

5.2.4 備品の宣言

競技参加者は競技期間中、必要な情報を選手権テクニカルプラットフォームに正確かつタイムリーに申告し、その情報を更新しなければならない。また、テクニカルデリゲートとその代理人から要求された変更も、できるだけ早く行わなければならない。

備品の宣言は ACO-TECH で行わなければならない：
<https://aco-tech.online>

6. 技術規則

6.1 参加資格のある車両

6.1.1 参加資格のある公認

競技会は適用される技術規則に従い、適用される技術規則に定義され、F I AおよびA C Oにより公認された「ル・マンハイパーカー」、および「ル・マングランドツーリング3」車両（以下、L M G T 3）のみを対象とする。

- － ハイパーカーLMH：2020年から公認取得
- － ハイパーカーLMDh：2022年から公認取得
- － L M G T 3：公認されたL M G T 3

6.1.2 控訴

公認書式の有効性（または非有効性）に関するF I Aの決定は、A C Oによる決定と同じく、技術的な最終決定であり、いかなる司法権に対してもいかなる団体が控訴することもできない。

6.1.3 リザーブカー

以下に定義されるリザーブカーは認められない。

リザーブカーとは、当該競技に参加するものとして用意された車両ではないが、競技参加者が登録した主となるレース車両に置き換えることを意図された車両である。

「車両」とは、それが設計され製作される目的に適合するという予測の下に、それ自体の中に識別された対象を形成する目的にて、様々な種類の構成部品（機械的、電気的、電子的などの）の組み立ての結果により成る自動車（国際競技規則第13条の見解において）を意味する。

6.2 均衡化システム（性能と技術）

6.2.1 一般原則

性能の均衡化システムを着想し、それに変更を行うことはできるのはW E Cコミッティのみである。そのため、コミッティは、いかにしてこのシステムを実施すべきかについて最終決定を行う。具体的な決定を通じて、様々な調整が行われる。

ハイパーカーおよびL M G T 3カテゴリーの車両は、「性能均衡化：Balance of Performance（B o P）」と称される均衡化システムの対象となる。B o Pは、異なるエンジニアリング設計の車両が同じカテゴリー内で競争できるようにすることを目的としている。

性能の均衡化（B o P）は、競技参加者および製造者からA C O／F I AおよびW E Cコミッティに提供されたデータと情報を使用して確立および調整される。このデータと情報の申告はコミットメントであり、拘束力を持つ。

コミッティは常に性能の均衡化システムを立案するのに有益と思われるいかなるデータまたは情報をも競技参加者および製造者から聞き出す（技術コンポーネントまたはセンサー経由を含み）権利を与えられている。この情報またはデータは、パフォーマンス分析の目的で第三者と共有される場合がある。提供されるデータと情報は正確でなければならない。

製造者、競技参加者、ドライバー、およびエントリーに関連する個人または団体は、特に公式声明、メディア、ソーシャルネットワークを通じて、B o Pの確立に影響を与えたり、プロセスお

よび／または結果についてコメントしたりしてはならない。

上記の原則に違反する場合、競技中いつでも競技審査委員会によりレース後も含めてペナルティが課される。

6.2.2 サクセスバラスト

選手権にエントリーする LMG T 3 車両にはサクセスバラストが適用される（第 3 条 1.1 参照）。それは、ル・マン 2 4 時間を除くすべての競技に実施される。

計算システムはプロログの最初の計時セッション前にWECコミッティによって決定される。

6.3 強制される装置および機材

6.3.1 データ記録装置：

すべての車両には ACO および FIA によって公認されたデータ記録装置が装備されなければならない。車両が車検に提示される前に、記録装置は搭載され、機能が正常であることがテストされていなければならない。各車両について、データ記録装置の供給業者は、公認書式の図面に従って搭載された当該システムが、車両で正常に機能することがテストされたことを証明する書類を提供しなければならない。

各競技参加者は以下を確実にしなければならない：

- － 競技会を通して、システムが正確に機能すること。そのために、競技参加者はオーガナイザーと同じ情報を同時に共有する。
- － オーガナイザーにデータを送信することを専用とするコンピューターが、競技会を通してプロモーターに提供されたネットワークに恒久的に接続していること。ネットワークへの接続は競技参加者の責任である。
- － 以下の期間、データを回復し、それらを、インターネットを経由してピットからオーガナイザーへ直ちに送信すること。
 - ・ プラクティス走行中、各走行セッションスタート最初のピットストップ中、それから走行セッション中は少なくとも 1 時間に 1 回、および各セッションの終了時。
 - ・ レース中、各燃料補給ストップ時、最後の 1 時間あるいは緊急停止中は除く。

上記の各ダウンロード義務時について、データは車両がピットレーンに入った後、最低 10 分間はテクニカルデリゲートに送信されなければならない。

- － 車両にはファストレーンあるいはトラックを走行中常に、公式計時委員により供給されたル・マンタイプの多重周波数トランスポンダー（ドライバーを確認できるもの）が完全に機能する状態で搭載されていなければならない。各競技参加者は、自身の費用負担で、このトランスポンダーを入手し、それを正しく搭載し、機能確保する責任がある。このトランスポンダーは、関連の規定に厳密に従って搭載されなければならない。トランスポンダーの変更はセッションスタートの少なくとも 15 分前に計時に申告されなければならない。
- － 計時スクリーンに表示されているドライバーの氏名が、常に車両の中にいるドライバー氏名と一致していることを保証するのは、競技参加者の責務である。モニターに表示された氏名が、車両内にいるドライバー氏名と異なっている場合は、チームマネージャーは直ちに、計時およびレースコントロールにそれを知らせなければならない。

6.3.2 燃料流量計およびトルクメーター

F I Aに公認された燃料流量計およびトルクメーターの取り付けは、その他すべての燃料流量計またはトルクメーターを除いて、義務付けられる。これらのセンサーに記録された計測値のみが、あるいは最終的にF I A/A C Oによる評価に不具合が認められた場合は、その他いかなるF I A/A C Oの裁量による補助的方法も、真正であるとみなされる。従って、この装置の信頼性あるいはF I A/A C Oによる補助的な評価について、競技参加者および/あるいは国際モータースポーツ競技規則第9条15項1に定められた者により出された苦情は、それが提出され得る当局あるいは裁判所に関わらず受け付けられない。

この装置の常に円滑な操作、およびその監視は競技参加者の責務である。

公平かつ厳密な技術規定実施を確実にを行うため、以下の管理がレースにて義務付けられる：

チームは、車検日より前に、あるいは遅くともその日中に、競技に使用を予定するセンサーのリストをテクニカルデリゲートに宣言しなければならない。このリストにはセンサー製造者照会先および部品番号と共にF I Aステッカー照会が含まれていなければならない。

センサーは、競技期間中常に、そのF I Aステッカーが貼り付けられ、有効な較正がなされていないなければならない。

テクニカルデリゲートは、センサーが使用される前にそれを検査することを要請することができる。チームはそのような要請を受けた場合には、それに従わなければならない。

テクニカルデリゲートはセンサーの使用を禁止することができる。この決定はデリゲートの絶対的裁量にて行われ、控訴することはできない。

競技開始から終了まで、テクニカルデリゲートの事前の了承なしにセンサーを交換するとはできない。取り外された一切のセンサーはテクニカルデリゲートが保管できる。

テクニカルデリゲートは、競技中いつでも、センサーを承認された較正会社に検査のため持ち出す権限を留保する。

センサーにエラーおよび/または欠陥がある場合は、付則4に規定されているペナルティが適用される。

交換作業の時間期限の不遵守、あるいはセンサーが正常に稼動していない間の車両性能の向上は、競技審査委員会により状況を悪化させる要因とみなされる。

6.3.3 事故データ記録装置 (A D R)

このユニットは競技に参加する各競技参加者によって使用されなければならない。この装置ユニットは、関連の指示に厳密に準拠して搭載されなければならない。競技期間中、常に機能していなければならない。

すべての競技参加者は、このシステムを選手権プロモーターから入手し、またそれを正確に搭載し機能するようにすることについて自ら責務を負う。

この装置ユニットおよびその装備品の重量は、車両の最低重量に含められる。

6.3.4 監視カメラ

各競技参加者は作業エリアにI Pタイプの監視カメラを装備することが要求される。そのモデル

は各競技参加者について同様であり、後でWECコミッティによって詳細が説明される。

カメラは、テクニカルデリゲートのガイドラインに従って競技参加者によって提供され、設置されなければならない。

各競技中、カメラは競技の開始からパルクフェルメの終了まで永続的に機能しなければならず、その視界が決して妨げられてはならない。

競技参加者はカメラのビデオ画像にアクセスし、設置指示が常に遵守されていることを確認しなければならない。

記録は、国際控訴審判所（ICA）での手続きの場合を除き、当該競技終了後14日までACOとFIAによって保管される。国際控訴審判所（ICA）での手続きの場合、保管期間は、ICAの決定する日まで伸ばされる。例外的な状況では、ACOとFIAは画像の保存期間を延長する可能性がある。この場合、関係する競技参加者に通知される。

誤機能した場合は、競技審査委員会の裁量によりペナルティが課される。

6.3.5 FIAのマーシャルディスプレイ

FIAのマーシャル活動用スクリーンが、車両運転中常にドライバーが見えるようにしておくことは競技参加者の責務である。これは以下を意味する：

- ー スクリーンは恒久的にドライバーの視界になければならない。
- ー ドライバーはスクリーン上に表示された合図あるいはメッセージを容易に認識できなければならない。
- ー 競技審査委員会は、技術的欠陥が証明される場合以外、ドライバーには常にそのスクリーンが見えているものとして取り扱う。

6.3.6 その他の義務付けられるシステムおよび装備品

選手権に適用される規定に定められている義務付けられるシステムおよび装備品（テクニカルリスト46-競技および技術規則）：

- ー これらのシステムおよび装備品は、関連の指示に厳密に準拠して搭載されなければならない、競技期間中、常に機能していなければならない。
- ー これらのシステムあるいは装備品を公式供給業者から入手し、搭載し正確に機能することは、各競技参加者の責務である。

6.4 ライト

6.4.1 メインヘッドライト

車両がコースあるいはピットレーンを走行中、2つのメイン・ヘッドライト（公認書式に記載される通りの）およびリアライトが、昼夜ともに、絶えず点灯していなければならない。

ピットレーンを走行中、ヘッドライトをフラッシュさせることは禁止される。

本コース上でヘッドライトを連続してフラッシュさせるのは、一切の補助なく、ドライバーが個々に起動することが必要である。一連は2秒を超えてはならず、フラッシュは其中で最大4回ま

でしか実行できない。

6.4.2 レインライト

リアのレインライトは、レースディレクターが逆の指示を出さない限り、コースがウェットであると宣言されている間は常に点灯していなければならない。

6.4.3 メディカルライト

事件/事故の後、メディカルウォーニング（医療用警告）ライトが限界値を超えていたことを示している場合、ドライバーは遅滞なく競技のメディカルサービスに検査のため行かなければならない。F I Aメディカルデリゲートがこの検査に最も適した場所を決定する。

レースディレクターまたは競技長は、ドライバーが自分の割り当てられた作業エリアまたはガレージに車両を直接運転していくことを許可することができる。F I Aメディカルデリゲートまたは競技医師団長が、事前に同意しなければならない。

6.4.4 表示パネル

表示パネルはA C O / F I Aにより提供される特性に従い、競技中常に作動していなければならない。機能不全の場合、競技審査委員会の裁量に任されるペナルティが課される。

6.4.5 ERS表示ライト

ハイパーカーハイブリッド車両については、“赤あるいはライト無” ERSライトが直ちに車両がチームのサービスを要求することを示す（それが発生した周回の終了時点）。車両は緑のライトが表示されてからのみトラックに合流することが認められる。

各競技参加者は、自車が恒久的に電氣的に安全であることを確実にしなければならない。したがって、競技中のどの時点でも、車両はERSライト（緑のライト）を点灯させるか、独特なボード（「グリーン・ハット」）をはっきりと見えるようにしておかなければならない。このボードはERSライト（緑のライト）が点灯しているときにのみ取り外すことができる。レースディレクターは、いつでも競技参加者に検査のためERSライト（緑のライト）の点灯を求めることができる。

6.4.6 機能不全の場合

車両のライトおよびライト信号システムが機能不全である場合は、それが本コース上であっても、ピットレーン内であっても、レースディレクターは直ちに競技参加者に通知し、当該競技参加者は次のピットストップで状況を修正しなければならない。ただし、レースディレクターがその裁量にて安全上の理由で、修理を実施するために直ちに車両を止める命令を下す決定をする場合は除く。

6.5 タイヤ：

6.5.1 定義と一般条件

各タイヤはRFID検知システムおよびバーコード（テクニカルリストNo. 54）により識別されなければならない。競技参加者はこれらの識別ラベルを読み取るのに必要な備品を入手する責任を負う。すべての照会事項はテクニカルデリゲートにタイヤ製造者により競技開始の遅くとも48時間前に伝えられなければならない。指定されるタイヤのこのリストは、競技開始時点で競技審査委員会に通知される。そのリストは付則5に従うリストに合致しなければならない。

タイヤからマーキング、ロゴ、ラベルを取り除くことは禁止される。

すべてのタイヤは、常に（車両に取り付けられている時を含め）F I Aにより導入されるR F I D検知システムによる直接計測によって識別できなければならない。これには自動および手動の検知が含まれる。タイヤが車両に取り付けられた時に、R F I Dおよびバーコードがタイヤの外側になければならない。

R F I D検知システムの機能不全の場合にのみ、手動計測がバーコード識別によって実施される。

自動検知が可能であるよう、各車両は付則5に従ってR F I Dステッカーを取り付けなければならない。これらのステッカーは、競技会中、常に正しい場所になければならない。

宣言がされていないタイヤの使用は、選手権のすべての競技会で禁止される。

さらに、競技参加者は、公認書式または適用される技術規則に記載されているサイズに対応するタイヤを車両に装着することが求められる。

6.5.2 指定の供給業者

単一のタイヤ供給業者が、ハイパーカーカテゴリーおよびLMGT3カテゴリーそれぞれに指定される。タイヤは各カテゴリーについて、指定されたタイヤ供給業者からのものでなければならない。

本競技規則およびそれに関連するチェックの一部は、タイヤ供給業者に委託される場合がある。

6.5.3 仕様

タイヤ製造者は、限られた数のドライおよびウェット天候用のタイヤ仕様を提供することについて、プロモーターと契約により約束をする。シーズンのすべての仕様は、シーズン開始前にW E Cコミッティに宣言されなければならない。

シーズン中およびすべての競技にわたってすべての競技参加者が使用できる最大仕様数は次の通り定義される：

	ドライ天候用タイヤの仕様数			ウェット天候用タイヤの仕様数
	ル・マン24時間	その他のレース	シーズン中の合計	
HYPERCAR	3	2	3	1
LMGT3	2	2	2	1

タイヤ製造業者は、各競技で使用されなければならない仕様を決定し、競技の30日前までにW E Cコミッティにそれを申告しなければならない。仕様はすべての車両モデルで同一でなければならない。

ハイパーカーカテゴリーでは、テクニカルデリゲートは、29/34タイヤレイアウトを用いて、各仕様のタイヤを各競技参加者に無作為に1セット割り当てることができる。これらのタイヤは、予選および／または決勝レースにおいて、当該仕様が初めて導入される際に使用しなければならない。

— W E Cコミッティは、シーズン中いつでも無作為割り当ての仕組みとタイヤの回収および再導入の仕組みを変更できる。

6.5.4 割り当て

競技中に使用できるドライ天候用タイヤの最大数は、以下のように定義される：

- － プラクティスセッションでは、プラクティスセッションの開始時から
- － 予選および決勝では、予選開始時から。
- － ハイパーポールでは、セッションの開始から。ハイパーポールに割り当てられたタイヤはハイパーポールでのみ専用で使用されなければならない。
- － レース開始前にピットレーンからスターティンググリッドに向かう場合、使用するタイヤはドライ天候用タイヤでもウェット天候用タイヤでも構わず、配分にはカウントされない。
- － 競技の開始時点では、使用される一切のドライ天候用タイヤは新品でなければならない。

	フリー プラクティス	ハイパーポール**	予選+決勝		
			6時間レース	8時間レース	10時間レース*
HYPERCAR	12	4	18	26	32
LMGT3	12	4	18	26	32

* または1812km

** ハイパーポールに使用されるタイヤ仕様は競技の前に付則1にて指定される。

ウェット天候用タイヤ

競技中に使用できるウェット天候用タイヤの数に制限はない。

フリー走行、予選および決勝レース中、ウェット天候用タイヤは、本コースがウェットであると競技長/レースディレクターが宣言した後でのみ使用できる。

ウェット天候用タイヤは、すでに使用されたものであっても良いが、タイヤ製造者によって宣言された仕様でなければならない。

6.5.5 タイヤ保管

すべての競技参加者は、各車両のガレージとその周辺に、2箇所のタイヤ保管場所を特定しなければならない。

競技参加者は、競技開始の2週間前までに、ACOTechのテクニカルデリゲートに承認を得るための配置図面を提出する。提出する内容は以下のとおり：

- ガレージ内(前方部分)で、1台につき最大3セットまでがガレージ内に留まることが許され、ピットレーンからすべてが見えるようにしておかなければならない。
- その他のタイヤを保管し、準備するための第2のエリア(ガレージ後方からすぐの場所)で、ホイール洗浄エリアを含む。

タイヤを入手したら、競技参加者は承認された場所に保管する責任を負う。指定エリアでの保管テントの使用は、常に周囲の空気と換気され、アクセスできる場合にのみ許可される。

タイヤとホイールは、競技中、いかなる障害物もなく、ACO/FIAテクニカルデリゲートが承認した場所に、常に完全に容易に見える状態に保たれていなければならない。ただし、以下の場合は除く：

- タイヤが車両に取り付けられている場合。
- タイヤ供給業者のガレージでタイヤをリムに取り付けたり取り外したりしている場合。
- 保管場所間の輸送中。
- ピットストップ中にタイヤが作業エリアの近くにある場合。
- タイヤがラックに積載され、グリッドへの搬入/返却中、またはグリッド上に置かれている場合。
- タイヤが損傷/パンク検査のためにタイヤ製造者の施設に持ち込まれる場合。

ACO/FIAテクニカルデリゲートは、その絶対的な裁量により、承認された保管エリア外に

あるタイヤ、不必要または不当な停止、保管エリア間または保管エリアとタイヤ供給業者の施設間の移動を行っているタイヤに対して、いつでもパークフェルメ条件を強制することができる。

必要と判断された場合、詳細は競技審査委員会のブルテンで指定される。

6.5.6 加熱、処理、および改造

テクニカルデリゲートとそのアシスタントのみが、以下の違反を判断する責任を負う。

タイヤへの一切の化学的および／あるいは機械的処理は、本コース上の集められた破片ゴミを取り除くためのものを例外として禁止される。セッションの2時間前からそのセッション終了までの時間帯の間、ホイールを加熱ツールを使用して破片を取り除いたり清掃したりすることが許可される。

セッション中、タイヤから異物を取り除くために加熱ツールを使用することは許可されているが、タイヤの一部にのみ使用することのみが認められる。車両への取り付け時にタイヤが過熱してはならない。いずれの場合も、性能向上のためにヒートガンを使用してタイヤに熱を加えることはできない。

タイヤのトレッドとプロファイルを変更したり、再カットしたりしてはならない。

タイヤの温度（周囲温度と比較して）を変更する直接的または間接的な試みを伴うプロセスは禁止されている。これには、車両のサスペンションコンポーネント、ホイールハブアセンブリ、およびブレーキシステムの加熱；ホイール洗浄時の充填媒体、水加熱システム/エレメントの変更が含まれるが、これらに限定されない。

あらゆる蓄熱装置や加熱装置の使用、タイヤ、リム、およびホイールへの化学処理や化学成分の使用は禁止される。競技参加者は競技期間中、上記の物品を所持することを禁止される。

いかなる場合でも、競技役員の指示に従わなければならない。

予選タイヤに関しては、テクニカルデリゲートによりさらなる制限が適用される場合がある。

6.5.7 タイヤの空気圧とキャンバー

タイヤ製造業者は、すべての競技参加者に対して同一の技術要件（圧力とキャンバー）を確定しなければならない。競技参加者がこの要件に従わなかった場合、競技審査委員会によってペナルティが課せられる場合がある。

ドライ天候用タイヤの基準空気圧とキャンバーは、コミッティの決定に基づき、指定タイヤ供給業者から提供される。

検査は、テクニカルデリゲート、そのアシスタント、審判員、タイヤ供給業者の担当者（ただし、これらに限定されない）によっていつでも実施できる。

タイヤ空気圧モニタリング

タイヤ空気圧は、タイヤ空気圧監視センサー（TPMS）と手動ゲージの読み取り値を用いて監視される。

TPMS信号は、車検員および／またはタイヤ製造者の技術者によって、手動ゲージの読み取り値と無作為に検査される。TPMS信号が手動ゲージの読み取り値と比較して0.03バールを超えて高い場合、競技審査委員会に報告される。

安定した最低タイヤ空気圧要件は、コースがグリーンフラッグ状態にある場合、ラップ間の空気圧変動が1%以下の場合の1周の平均高温時タイヤ空気圧とみなされる。

キャンバーモニタリング

車両は、ドライバーなしでパークフェルメから出庫し、タイヤ空気圧をタイヤ製造者が定める最小相対圧力に設定した状態で、テクニカルデリゲートの基準スケールを用いて点検される。

キャンバーゲージの許容誤差は0.1°に設定されている。

6.5.8 適用されるペナルティ

タイヤ規定違反の最低限のペナルティ：

- 宣言違反（リストを宣言しなかった、リストの宣言が遅れた）：1回の違反につき1000ユーロ。
- 適格性違反（使用したが申告されなかったタイヤ）：1本につき1000ユーロ。
- タイヤ許容量の侵害：タイヤ1本につき2分間のストップ&ゴー。
- タイヤ加熱規則あるいはタイヤ保管の違反：レース中に3分間のストップ&ゴー。

その他の違反については、競技審査委員会の判断に委ねられる。

6.6 エンジンの始動

本規則の適用上、クランキング操作はすべてエンジンの始動とみなされる。

7. コミッティ、競技役員およびペナルティ適用

7.1 WECコミッティ

選手権規則の適用に関するいくつかの側面は、「ル・マン協定」（以下、「協定」）で制定されたWECコミッティ（以下、「コミッティ」）に委ねられており、その構成、任務、運営規則は上記コミッティの内部規則で規定されている。

WECコミッティの決定は最終であり、控訴できない。

2つの競技の間に、規則のある点について解釈を求めたい、すべての競技参加者、製造者あるいはドライバーは、それについて、どの点について解釈を求めたいのかを明記し正当な理由を添えて、WECコミッティに提出することができる。

2025シーズンのコミッティメンバーは次のとおり：

主要メンバー：

- － マレク・ナワレッキ (Marek Nawarecki) (FIA)
- － ティエリー・ブーベ (Thierry Bouvet) (ACO)

指名された代替メンバー：

- － グザビエ・メステラン・ピノン (Xavier Mestelan-Pinon) (FIA)
- － クレマン・ウゴン (Clément Hugon) (ACO)

WECコミッティが出した、いかなる解釈も、レースディレクターおよび競技審査委員会により代表されるスポーツ権能に対して拘束力を持つものではない。

7.2 競技審査委員会

7.2.1 競技審査委員会の一般的権限

競技審査委員会の権限は国際競技規則に定める通りである。
さらに、契約上の義務を遵守しない場合は、スポーツ権能によって制裁を受ける場合がある。

7.2.2 ドライバーのペナルティ適用

事件に関与したドライバーにペナルティを課すか否かを決定するのは、レースディレクターの報告あるいは要請を受けて競技審査委員会の裁量で行う。

7.2.3 調査の開始

事件が競技審査委員会によって調査されると、関連した車両を知らせるメッセージが、すべてのチームの公式メッセージシステムに表示される。

7.2.4 調査を受けるドライバーのサーキットを離れることの禁止

このようなメッセージがレース終了後5分以内に表示されること、あるいはその他の方法で通知されることを条件に、関与したドライバーは競技審査委員会の同意なしにサーキットを離れることはできない。

7.2.5 決定の通知

競技参加者への競技審査委員会の決定は、書面にてなされる。

- 競技参加者は受領を証明しなければならない：競技参加者あるいはその指定した代表者の署名が義務付けられる。これは、決定が電子フォーマットで競技参加者に送付された場合にも適用される。電子的に送付された決定書が受領確認を受けていない場合は、送信後30分で受領されたものとみなされる。
- 競技役員の通知および決定、（プラクティスおよびレースの）結果は、公式通知掲示板に掲示される。

7.2.6 抗議、控訴および再審の権利

抗議の権利

- 抗議は国際競技規則に従い、1,000ユーロ（あるいは当日のレート換算で等価のドル）の現金を支払う、またはクレジットカードあるいは銀行振込を行うことにより請求されなければならない。
- 預託金が銀行振込で行われた場合、抗議には支払い証明を添えなければならない。これが無い場合、または競技審査委員が支払の証拠が満足のものではないと考える場合、抗議は受け付けられない。
- 関連する銀行口座の詳細は、第3条3.3 a)に記載される。振込の理由は明確に示されなければならない。
- 国際競技規則第13条10.2に従って抗議が支持され、または部分的に判決が下されたと判断された場合、預託金は当該競技審査委員の決定を受けてFIAによって返還される。

控訴預託金

- － 国際控訴審判所への控訴預託金は、6,000ユーロである（F I Aの裁判および懲罰規定参照）。
- － W E Cコミッティによる決定は、一切控訴の対象とはならない。

再審の権利

- － これは国際競技規則に定める通りとする。
- － 再審料金は2,000ユーロである。

7.3 競技役員（オフィシャル）およびF I A派遣委員（デリゲート）**7.3.1 常任競技役員**

F I Aは選手権対象競技会にて公的な資格で務める選手権の常任競技役員を任命する。すなわち：

- － 国籍のそれぞれ異なる、競技審査委員会の委員長および2名の国際審査委員。F I Aプラチナライセンス所有者でなければならない。
- － レースディレクターおよび、その代理
- － テクニカルデリゲート
- － 医務デリゲート
- － 公式計時委員

7.3.2 非常任競技役員およびデリゲート**A S Nにより任命される競技役員**

以下の競技役員はA S Nにより任命され、競技を組織する申請と同時にF I Aへその氏名が通知される：

- － 審査委員の少なくとも1名は、イベントを主催するA S N、またはオーガナイズング・パームット（組織許可）を与えるA S Nによって指名されるものとする。
- － 競技長

F I Aに任命されるデリゲート

F I Aは特に各競技会に以下を任命することもできる：

- － F I A代表スポーツデリゲート
- － 競技審査委員会のアドバイザー
（その資格および役割については本規則第2条4項3に規定される）
- － 電気安全デリゲート（eセーフティ）
- － メディアデリゲート

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

7.3.3 競技審査委員会のドライバーアドバイザー

競技審査委員会のアドバイザーは、経験豊富な元耐久ドライバーであることが必要である。その

役割は審査委員会が決定を下すにあたり、モータースポーツ一般に関するすべての質問、および特に以下についてアドバイスを行うことで補佐することである：

- － コース上でのドライバーおよび競技参加者の行為
- － 委員会がドライバーの分類について決定を求められる場合に、その分類について。

アドバイザーは競技審査委員会の会議に出席をすることができるが、投票の権利は有さない。

7.3.4 テクニカルデリゲートおよび車両検査委員

F I AおよびA C Oのテクニカルデリゲートは、技術的な事項に関して全権を有する。競技審査委員会の留意のために発行されるテクニカルレポートには、F I AおよびA C Oのテクニカルデリゲートが署名しなければならない。

車両検査委員は、以下を実施できる：

- － 競技期間中いつでも、車両、部品、備品（その正確な機能）あるいは競技参加者の適合性を確認すること。
- － 車両検査中、競技参加者によって車両装備を取り外すことを要請すること。
- － 競技参加者に上記の権限を執行したことにより生じた費用の支払い、あるいは車両検査委員が必要とみなす見本の提供を要請すること。
- － 違反報告書を作成する。その報告書はテクニカルデリゲートにより競技審査委員会へ提出される。

検査は車両検査委員が実施する。車両検査委員は、パークフェルメの運営を担当し、競技参加者およびドライバーに指示を与える権限を有する。

7.3.5 競技長とレースディレクター

競技長はレースディレクターと常時協議しながらその役務を行う。国際競技規則により競技審査委員に付与された権限により、レースディレクターは以下の事項について優先権限を有し、競技長はレースディレクターの明確な同意を得てのみ以下に関する命令を下せるものとする。

- ・ プラクティスおよび決勝レースのコントロール、タイムテーブルの厳守、また必要ならば国際競技規則または競技規則に従ってタイムテーブルの変更を競技審査委員会に対し提案すること。
- ・ 国際競技規則または競技規則に従って車両を停止させること。
- ・ プラクティスの中断すること。
- ・ スタート手順
- ・ セーフティカーの使用
- ・ バーチャル・セーフティカーの使用
- ・ フルコースイエローの使用
- ・ レースの中断と再開
- ・ レースの最終的な中止

7.3.6 競技役員の一般的義務

レースディレクター、競技長およびテクニカルデリゲートは、遅くとも競技の開始からサーキットに立ち会い、F I A審査委員は車検終了の前から立ち会わなければならない。

レースディレクターは、車両がコース上の走行を許されている間は、競技長、テクニカルデリゲ

ート、および審査委員長と常に無線で連絡が取れる状態にななければならない。これに加え、この間、競技長はレースコントロールに就き、全マーシャルと無線連絡をとれる状態にななければならない。

7.4 適用されるペナルティの種類

7.4.1 一般原則

適用されるペナルティは、国際競技規則の第12条に規定されているものと、本規則およびその付則の規定による。

競技審査委員会は、本規則およびその付則で規定されたペナルティを、自らの裁量で適応することができる。

7.4.2 ドライブスルー

ドライバーはピットレーンに進入し、停止することなく走路に合流しなければならない。ドライブスルーペナルティがモニターに表示された後は、本規則に定められている場合を除き、4回を超えて本コース上でラインを通過することはできない。

ドライブスルーのペナルティは控訴の対象とはならない。

7.4.3 ストップ・アンド・ゴー

ストップ&ゴーのペナルティがモニターに通知されると、本規則に規定されている場合を除き、車両は4回を超えて本コース上でラインを通過することはできない。

ストップ&ゴーは、作業エリア内で、カーコントローラーの単独責任の下で実行される。車両は完全に停止しなければならないが、その場で解放される場合もあるが、ストップ&ゴーにタイムペナルティが指定されている場合は、その間は車両を停止させていなければならない。エンジンは（決定事項にその他の記載がない限り）かけたままでよいが、車両への作業は一切認められず、ドライバーは乗車したままでなければならない。

ストップ&ゴーの後、車両は作業エリアを離れてコースに復帰しなければならない。

ストップ&ゴーのペナルティは、控訴の対象とはならない。

7.4.4 ピットストップに加えられる時間

ピットストップの開始時に時間（決定で指定されたもの）が加算される。作業は一切許可されず、ドライバーは乗車したままでなければならないが、時間は車両がその作業エリアに停止した瞬間から数えられる。

決定内容に別段の記載がない限り、ペナルティはモニターにペナルティが通知された後、次に車両がピットインしたときに実行されなければならない。

プラクティスセッション（フリー走行または予選）後にペナルティが課せられた場合は、レース中に最初にピットインした時に実行されなければならない。

ピットレーンでのタイムペナルティは控訴の対象とはならない。

7.4.5 ストップ&ホールド

ストップ&ホールド・ペナルティは、セッション開始時に行わなければならないストップ&ゴ

ー・ペナルティである。この場合、車両は決定内容に示された時間、ガレージに留まらなければならない。エンジンはスタートしてよい。ドライバーは乗車している義務はなく、車両に乗り降りすることができる。それ以外の操作は認められない。

ストップ&ホールドのペナルティは、控訴の対象とはならない。

7.4.6 タイム、ラップペナルティ、ラップ（含複数）削除のペナルティ

国際競技規則で控訴の対象にならないと定められているペナルティに加え、ピットストップ時間加算、レース終了時点で追加されるタイム、ストップ&ホールドペナルティ、グリッドペナルティ、ラップタイム削除、戒告、警告のペナルティも控訴の対象とはならない。前述のどのペナルティに加えて課されるペナルティポイントも控訴の対象とはならない。

7.4.7 タイムペナルティの変換

レース後に適用されるタイムペナルティのうち、1周の時間よりも長いものは、競技審査委員会が決定した数の全周を削除するペナルティ（ラップペナルティ）と、タイムペナルティとして適用された残りの時間に変換することができる。

7.4.8 ポイントシステム

各ドライバーには10ポイントのリザーブがある。

10ポイントのリザーブが消費されると、該当するドライバーは自動的に次の選手権の競技に出場停止となり、出場停止期間の終了時にリザーブポイントが回復される。

ポイントの取消は二次的ペナルティである。

競技審査委員会は、ドライバーの行為について制裁措置をとる競技参加者に課せられたペナルティに加えて、競技単位で最大4ポイントの取消を命ずることができる。

ポイントの取消に関する決定は、宣言を行った選手権シーズンの終了まで有効となる。

控訴の対象とならないペナルティに加えて、ポイントの取消があった場合、ポイント取消の決定も同様に控訴の対象とならない。

7.4.9 ピットレーン・ペナルティ

ピットレーンで実行されなければならないペナルティは、モニターに表示された後でなければ行うことができない。

さらに、以下の場合、ピットレーン・ペナルティを実行することはできない：

- ー セーフティカーが本コース上にいる。
- ー バーチャル・セーフティカーが本コース上にいる。
- ー 本コースがFCYの状態にある。
- ー 赤旗が出されている。

中立化が宣言された時に車両がすでにピット入口路にいる場合を除き、中立化状態で走行された周回数は、ドライバーが計時モニターで通知を受けた後、車両が本コース上のラインを通過できる回数に追加される。

7.4.10 レース終了で通知されたペナルティについて

ペナルティが、レースの最後の5周の間に計時スクリーンに通知され、当該車両がそのペナルティを実行することができない場合、後者はタイムまたはラップペナルティに変換され、上方に修正することができるものとする。

ドライブスルーペナルティまたはストップ&ゴーペナルティに追加される時間は、各競技の最初の競技審査委員会ブルテンに明記される。

8. テスト

8.1 公式合同テスト

8.1.1 定義

公式合同テストとは、プロモーターが組織する一切の公式テストをいう。

8.1.2 カレンダー

シーズンの公式合同テストは、以下で構成される：

- － プロログは、プロモーターが組織する、フルシーズン参加の競技参加者の車両すべてに義務付けられた合同テストセッションである。
- － ル・マンテストデイ：ル・マン24時間の競技特別規則書参照。
- － ルーキーテスト：
 - ハイパーカーカテゴリーの各公認モデルから1台がこのテストに参加しなければならない。
 - 各カテゴリーの優勝競技参加者は、このテストに少なくとも1台を参加させなければならない。
 - プロモーターは、その選手権の各優勝車のドライバーを指名し、これらの車両はテスト中に最低30周を完了しなければならない。
 - このテストへの参加は、他の競技参加者には義務付けられていない。

WECコミッティが独自の裁量で決定する場合を除き、本競技規則はこれらのテスト中は常に遵守されなければならない。

8.2 プライベートテスト

8.2.1 定義

「プライベートテスト」とは、公式合同テスト以外のテストで、選手権に正式にエントリーしている競技参加者の1つが、選手権に参加する、あるいは参加の可能性があると思われる車両（1台あるいは複数台）をもって参加するテストあるいは走行を言う。

同じカテゴリーに複数の車両で選手権に参戦する競技参加者は、プライベートテストの日数を累積し、それらが無差別に使用することができるが、以下のテスト制限を満たすことを条件とする。

第8条2項に関して、プライベートテストに参加する競技参加者とは、FIAまたはその加盟ASNのいずれかによって発行されたライセンスを保有する個人または法人を意味する。

「テストに参加する競技参加者」は、選手権に参加する競技参加者の1者と、次の特徴の1つまたは複数共有することによって定義される：

- ・ 競技参加者のライセンス
- ・ 会社、子会社、または関連会社

- ・ 法的組織、1 人または複数の幹部

車両の銘柄とモデル、およびドライバーは、上記の競技参加者の定義内で考慮される場合もあれば、別の方法で考慮される場合もある。

競技審査委員会は、「プライベートテストに参加する競技参加者」と選手権に参加する競技参加者との間の法的および／または事実上の関連要素を評価する。

プライベートテストについての規定は、エントリーの公示から選手権の最終レース終了まで適用される。その他の選手権あるいはシリーズの対象となる競技会への参加は、プライベートテストとはみなされない。ただし、ハイパーカーカテゴリーについては、本規則の付則 9 で定義されている。

本規定にその他の記載がない限り、テスト量の制限は、車両／日で表わされる。

プライベートテストは、各競技参加者が事前に以下のアドレスを通じて申告しなければならない：
LMGT3はcomite.wec@lemans.org、あるいはハイパーカーは付則 9 に定める通り。

8.2.2 選手権サーキットでのテストの禁止

ACO 競技*、ACO/FIA、またはACO 選手権*にエントリーする競技参加者は、競技開始の 30 日前に競技開催のサーキットでテストを行うことはできない。

プロモーターが主催する 2 つの競技が同じサーキットで開催され、その間隔が 30 日未満である場合、テストの禁止は 2 つの競技のうち最初の競技の開始時 30 日前から始まり、2 番目の競技の開始時で終了する。

違反した場合のペナルティ：競技審査委員会の裁量で競技的および／または金銭的制裁を行う。

*FIA 世界耐久選手権、ヨーロッパルマンシリーズ、ミシュランルマンカップ、アジアルマンシリーズ

8.2.3 検査

WEC コミッティは、本条項の規則が遵守されていることを立証するために、直接あるいは明確に指定された代理人を通じて、検査を実施することができる。これらの検査の妨害は、それが故意であってもなくても、プライベートテストに関する規定違反となり制裁の対象となる。

9. 競技の運営

9.1 一般規定と安全

9.1.1 運転方向

ドライバーは、車両をマーシャルの指示によって危険な場所から移動させるのに絶対必要な場合以外は、定められた方向と反対に走行することを厳禁とする（失格）。

ドライバーは単独で、かつ補助無しで車両を運転しなければならない。

9.1.2 本コースの制限

ドライバーは本コースの制限を必ず守らなければならない、常に ISC 付則 L 項第 IV 章の詳細要件を遵守しなければならない。

以下での違反の場合、ペナルティが課せられる：

- － プラクティス走行中：競技審査委員会の裁量による：ドライバーの失格に至る場合がある。
- － レース中：競技審査委員会の裁量による：ドライバーの失格に至る場合がある。

9.1.3 停止車両の撤去

すべての走行セッション中に停止した車両はすべて、当該走行セッションに危険を及ぼすことなくその走行を妨げないよう、マーシャルによってコースから取り除かれる。

- － ドライバーが自身の車両を危険な場所から移動させることができない場合、マーシャルがそれを補佐する。
- － そのようなマーシャルの補佐がエンジンの再スタートの利益につながってはならない。ペナルティ：競技審査委員会の裁量による：競技参加者の失格に至る場合がある。
- － ドライバーが車両より10m以上離れた場合、当該車両はレースをリタイアしたものとみなされる場合がある（競技審査委員会の裁量による）。
- － マーシャル以外の者が、車両および／あるいはドライバーの10m以内に近づくことはできない。
- － ドライバーが車両を本コースに置いて立ち去る時は常に、ニュートラルにするか、駆動系を外し、ハイブリッドシステムを安全な状態にし、ステアリングホイールはそのまま正常位置にしておかなければならない。この規定はパークフェルメにも適用される。ペナルティ：競技審査委員会の裁量による：競技参加者の失格に至る場合がある。
- － 牽引システムの不具合が生じた場合、トラックマーシャルはその判断で強度が十分であると考えるシャシーあるいは車体などの部分を利用して、車両を安全な場所へ引いていく。車両に何らかの破損が生じた場合、損害の請求は受け付けられない。

9.1.4 ドライバーが車両を押すこと

いかなる状況であっても、ピットレーンを含み、ドライバーが自身の車両を押すことはできない。

ペナルティ：競技参加者の失格。

9.1.5 コース上での補給

コース上での、一切のエネルギーあるいは液体類の補給は禁止される。

ペナルティ：競技参加者の失格。

9.1.6 停止した車の対処

国際競技規則あるいは本規則にて、特に許されていない限り、ガレージ前あるいはスターティンググリッドにある場合は除きドライバーのみが停止している車両に接触することができる。

ペナルティ：競技参加者の失格。

9.1.7 本コースへの人の立ち入り

グリッドが空になると直ちに、フィニッシュ後に車両がパークフェルメに入るまでは、職務遂行中のマーシャル、レース中あるいはマーシャルの指示の下にあるドライバー以外、誰も本コース

に立ち入ることはできない。

9.1.8 レース中のエンジン再スタート

レース中、車両が停止した場合、エンジンはドライバーのみがスターターあるいはその他何らかの車載の装備を使用して再スタートさせなければならない。

9.1.9 危険であるとみなされる車両

危険であるとみなされる車両（著しい損傷あるいは安全構成部品の機能低下）はすべて、修理のため停止しなければならない。

当該車両は、車両検査委員の同意なしにレースに復帰することはできない。

9.1.10 出走の取り消し

いかなる理由であろうとも、車両（含複数）を出走させることができない競技参加者（または車両のスタートの準備を整えられないことを確信するに足る十分な理由のある競技参加者）は、できるだけ早く、それをレースディレクター、審査委員会およびテクニカルディレクターに通知しなければならない。

エントリー料金は返還されない。

9.1.11 適用されるペナルティ

- a. 国際競技規則あるいは一般規律および安全に関する本規則の条項のいかなる違反もペナルティを課せられる。
- b. いかなる場合も：
 - － プラクティス中の旗信号不遵守および／あるいはスポーツに反する行為は、当該セッションのスタートから違反のあった時刻までのタイム取消。
 - － レース中、以下の場合：
 - ・ ジャンプスタート
 - ・ フォーメーションラップ中のスタート練習
 - ・ スタート前のフォーメーションラップ中、義務付けられた車間距離の不遵守
 - ・ ローリングスタート前のフォーメーションラップあるいはセーフティカー出動中の追い越し
 - ・ 旗信号の不遵守
 - ・ ドライバーが起こした衝突
 - ・ スポーツに反する行為

ペナルティは競技審査委員会の裁量に任される。

9.1.12 コクピット内温度

スティント終了時点で、疲労の重要な兆候を示すドライバーは競技の医師団長の診断を受けることができる。また、必要だと判断した場合、当該ドライバーはスティント中に車両をピットに戻すことを審査委員会に提案することもできる。それが過熱ストレスによる場合は、ドライバーはレースに再び参加することは認められない。

9.1.13 チェッカーフラッグ

プラクティスセッションの終了時点で、チェッカーフラッグの提示を受けた車両は、レースディレクターから矛盾する指示がない限り、再びフィニッシュラインを通過することはできない。その場合のペナルティは、競技審査委員会の裁量による。

レース終了時に、チェッカーフラッグを受けた車両はフィニッシュラインを再び通過することはできない。その場合のペナルティは、競技審査委員会の裁量による。

9.1.14 プラクティス

プラクティス中、ピットとトラックに関する規則およびすべての安全方策は、レースのものと同様となる。

作業レーンおよびファストレーンへのアクセスは、レースディレクターが公式コミュニケーションチャンネルを通じて許可を出す。その時点から、第12条の要件が適用される。

9.2 ブリーフィングとコースウォーク

9.2.1 ドライバーズ・ブリーフィング

レースディレクターが開催するドライバーズ・ブリーフィングは、できれば初回のフリー走行の前に行うことが望ましい。当該競技に参加するすべてのドライバー、それらのチームマネージャーあるいはチームの公式代表者は、ブリーフィング全体を通して出席しなければならない。

レースディレクターが、また別途ブリーフィングを開催することが必要であると判断した場合、競技審査委員会の合意を得てレースディレクターが決めた場所と時間でそれが実施される。ドライバー、チームマネージャーあるいはチームの公式代表者はそれに応じて情報を通達される。

リモートブリーフィングの場合、チームマネージャーはビデオをドライバーに見せる責任を負う。チームマネージャーはすべてのドライバーがビデオを見たことを確認する書面を stewards@fiawec.com へ送る。

9.2.2 チームマネージャーブリーフィング

レースディレクター開催するチームマネージャーのブリーフィングは、あらゆる競技にて開催される。すべてのチームマネージャーはブリーフィング全体を通して出席しなければならない。

9.2.3 トップ4ドライバーのミーティング

レースディレクターによるスタートドライバーミーティングが、予選終了後、レース前に開催される。ハイパーカーおよびLMGT 3カテゴリーの各トップ4のスタートドライバーが、それぞれのチームマネージャーあるいはチーム代表と共にそのミーティング中ずっと参加しなければならない。

ペナルティ：競技審査委員会の裁量による。

9.2.4 コースウォーク

各競技で、プロモーターはドライバーとチーム員がコース上に居ることを許可される時間枠を割り当てるための最善の努力をする。これは、各競技ですべてのチームに伝えられ、公式のタイムテーブルに「Track walk (コースウォーク)」として詳述される。

このコースとは、ISC第20条に定義された専用エリアの一部である。

上記の時間帯の間のみ、ドライバーおよびチームメンバーは、非電動システムの移動手段を使用していることを条件に、コース上に許可される。
明らかに許可されていない限り、その他一切の移動手段は禁止される。

10. フリー走行および予選

10.1 一般規定

10.1.1 参加資格のあるドライバーおよび車両

書類検査および車検に合格したドライバーおよび車両のみが、フリープラクティスおよび予選に参加することが認められる。

フリー走行および予選の終了時、レースディレクターの提案を受け、競技審査委員会はドライバーを安全上の理由で競技の以降の部分に参加を禁止する場合がある。

10.1.2 ドライバーの義務

ドライバーは、以下を行わなければレースへの参加が認められないというペナルティを適用される条件で：

- － フリープラクティスおよび予選に参加しなければならず、ドライバークオリファイはウォームアップ中に許可されない。
- － レースが一部分夜間に行われる場合、夜間のプラクティス走行を最低5周回達成し、スタート/フィニッシュラインを少なくとも1回通過していなければならない。
- － ドライバーは、指定された車両のみを運転しなければならないが、不可抗力の場合に競技審査委員会によって事前にその目的のための適用免除が認められている場合は除く。
- － すべてのカテゴリーにおいて、ドライバーは公式プラクティスセッションの1つで、当該セッションでそのカテゴリーの最速車両が記録したベストタイムの110%以上のタイムを達成しなければならない。
- － LMGT3カテゴリーでは、予選1回目ではブロンズドライバーのみが、ハイパーポールではシルバードライバーのみがクオリファイできる。

10.2 予選

10.2.1 手順

最初の予選セッションの終了時に、各カテゴリーでベスト10のラップタイムを達成した10台の車両が、いわゆるハイパーポール予選セッションへの出場資格を得る。

各カテゴリーについて：

- － スタートインググリッドの最初の10位までのポジションが、ハイパーポール出場資格を得た車両用に確保されている。ハイパーポール中に達成されたベストラップタイム順になる。
- － 次に続くスタートインググリッドのポジションは、ハイパーポール出場資格を得なかった車両用に確保されている。最初の予選セッション中に達成されたベストラップタイム順になる。

10.2.2 特別なケース

ハイパーポール出場資格を得た車両が、このセッション中にラップタイムの計時を完了しな

った場合、審査委員会の裁量による特別なケースを除き、その車両は、ハイパーポールに参加した同カテゴリーの車両の後ろのグリッドに配置される。

あるカテゴリーのエントリー車両が10台未満である場合、最初の予選セッション中にタイムを達成した、このカテゴリーのすべての車両がハイパーポール出場資格を得る。グリッドには、それらの車両のために対応する数のポジションが確保される。

ハイパーポールが開催できない、またはキャンセルされた場合、スターティンググリッドは、最初の予選セッションで達成されたタイムに基づいて決定される。

最初の予選セッションもハイパーポールも開催できない、またはキャンセルされた場合、スターティンググリッドは、フリープラクティスセッション（すべてのセッションを合わせた）で達成されたタイムに基づいて決定される。

最初の予選セッションに参加しなかった車両のスターティンググリッド上の位置は、競技審査委員会によって決定される。

最初の予選セッションでタイムを確立しなかったあるいはタイムが取消となった車両は、同カテゴリーの車両の後方グリッドに配置される。

ハイパーポールに参加しなかった、あるいはタイムを確立しなかった、またはタイムが取消となった車両は、ハイパーポールに参加した同カテゴリーの車両の最後尾グリッドに配置される。

複数台の車両が同カテゴリーの後方グリッドに配置される場合、競技審査委員会はその裁量にて適切な順序を決定する。

車両が同カテゴリーの車両の最後尾に配置されたらすぐに、クルーの最速のドライバーがスタートしなければならない。

10.2.3 予選およびハイパーポールの手順

競技参加者は、レースディレクターの許可を得た場合にのみ、車両をガレージから出し、指定された作業エリアに置くことができる。その後、車両はレースディレクターの許可を得た場合にのみ「ファストレーン」に合流できる。

以下に定める例外を除き、予選およびハイパーポールセッション中、当該セッションに参加資格のない車両はガレージ内に留まらなければならない、当該セッションに参加資格のある車両でセッション参加中の車両はガレージ内に入ってはならない。後者が守られない場合、当該車両がガレージに入る前に記録されたラップタイムがキャンセルされるペナルティが科せられる場合がある。

各予選セッション終了後、ハイパーポール出場資格のない車両はパークフェルメに保管される。車両はガレージ内または必要に応じて車検場へ移動しなければならない。ハイパーポール出場資格のある車両は指定された作業エリアに留まらなければならない、パークフェルメには保管されない。

各ハイパーポールセッション終了後、ハイパーポール出場資格のある車両はパークフェルメに保管される。車両はガレージ内または必要に応じて車検場へ移動しなければならない。

パークフェルメ規則の適用解除は、レースコントロールによって通達される。

車両に関する作業について：

- 一 セッションに参加する車両は、セッション中は燃料補給が禁止される。

- ハイパーポール出場資格のある車両は、そのカテゴリーの予選セッションとハイパーポールセッションの間に、車両への作業（燃料補給およびタイヤ交換を含む）を行うことができる。
- タイヤの取り付けは、車両が作業エリアにある場合にのみ行わなければならない。
- セッション終了後、車両を持ち上げて車検エリアに向かうことは固く禁じられる（オフィシャルの許可がある場合を除く）。
- パークフェルメ条件下でガレージに駐車されている車両については、下記に定める例外を除き、競技参加者は以下の行為のみ許可される：車両を持ち上げてスケートを使用し、ガレージに駐車すること、タイヤの空気圧と温度をチェックすること、データロガーのUSBを取り外すこと。ドライバーは車両から降りることができる。
- パークフェルメ条件下では、車両1台につき1名のメカニックが、内部冷却装置を稼働させるための追加電源の接続/切断、または損傷防止のために車両周囲に外部冷却装置を設置することが許可される。ハイブリッド車の安全手順に関連するあらゆる操作は許可される。

10.2.4 ラップタイムの取消

予選セッションで赤旗を出した原因となった車両は、競技審査委員会の裁量で例外的状況が認められる場合を除き、その予選セッションでのすべてのラップタイムが抹消される。
さらに、赤旗を出した車両は、その予選セッションに再参加することができない。

1回以上のテクニカル違反により失格となった車両は、すべての予選セッションからすべてのラップタイムが抹消される。

10.2.5 予選中の例外的状況

予選中に例外的な状況が発生した場合、競技審査委員会は、レースディレクターの要請により、安全上の理由で、スターティンググリッドを確定した予選の結果を無視する場合がある。

競技審査委員会の安全上の理由で下した決定は、いかなる形態の請求権をも排除し、適用できるものとする。

11. レーススタート

11.1 スターティンググリッド

11.1.1 スターティンググリッド

予選終了後に、スターティンググリッドが確定される。

予選の最終順位発表後に暫定スターティンググリッドが作られ、決勝レース開始前に最終スターティンググリッドが確定される。

予選の最速タイム順にドライバーは2×2のフォーメーションを組む。

2名以上のドライバーが同一タイムであった場合、2回の予選セッションそれぞれで、それを最初に達成したドライバーが優先される。

車両は、カテゴリーごとに次の順序でグリッドに配置される：

- ハイパーカー
- LMG T3

11.1.2 ポールポジション

F I Aコース公認に従い、各サーキットに設定される「ポールポジション」は、上記の規則を適用して決定される、ハイパーポールでベストタイムを記録した車両に与えられる。

各カテゴリーのハイパーポールでベストタイムを記録した競技参加者は、そのサーキットの公認ポールポジション側のスターティンググリッドに配置される。

11.1.3 スターティンググリッドを守れない車両

理由の如何に関わらず、スターティンググリッド上の決められた位置からスタートできない車両は、その旨を競技審査委員会に書面にて通知しなければならない、通知がない場合は、競技審査委員会の裁量にて失格の条件となる。

グリッドに現れない車両が1台以上あり、競技審査委員会が新しいスターティンググリッドを確定することができる場合、その空いたポジションは詰められる。

いかなる場合にも、ピットからスタートする車両は、競技役員の指示に従う。

ドライバーおよび車両は、自力でピットを離れピットレーン出口まで進まなければならない。

11.1.4 グリッド上でのエンジンのスタート

国歌斉唱中にエンジンをかけること、またはエンジンをかけたままにすることは厳禁である。違反の場合1回につき1,000ユーロの罰金が課される。

車両がホイールを装着した状態でグリッド上にある時、ステアリングホイール操作ができる者が誰もいない場合には車両のエンジンをスタートさせることは厳禁とする。

11.1.5 グリッド上の一般安全

スターティンググリッド上で競技参加者が行う作業は、車両を始動させるための技術的な作業であれ、車両の部品の加熱であれ、ドライバー、競技参加者、スターティンググリッドにいる全ての人員に対して完全に安全でなければならない。

11.1.6 グリッドへの進入

グリッドは、フォーメーションラップ開始予定時刻の15分前に閉鎖される*。

公式スケジュールおよび詳細なスタート時刻表に定められたピットレーン閉鎖から5分経過してもグリッドの指定位置にいない車両は、それ以降入ることはできず、ピットからスタートしなければならない。

5分前のシグナルが提示された後は、グリッド上に空きスペースがある場合もそのままとする。

*詳細は各競技の公式プログラムおよび詳細なスタートタイムテーブルに明記される。

11.2 スタート手順

11.2.1 一般的手順

ブリーフィング中に指示された時点から、ドライバーは本コース上の相対的なグリッド位置を想定しなければならない。

車内のドライバーは、1回またはそれ以上のフォーメーションラップに続き、スタート信号が与えられた後にスタートラインを越えるまで、前方の車両からの距離を維持して、できるだけ整列したフォーメーションを維持しなければならない。

(最終の)フォーメーションラップの終了時点で、先頭車両はスタートライン手前で退去する。

ポールポジションの車両はスタート合図が与えられるまでその速度を維持しなければならない。ブリーフィングで別の支持が出されていない限り、スタート合図は赤色灯火を消すことによってなされる。すべての車両は、スタートラインを通過するまでその位置を守ること。

灯火信号によるローリングスタートとする。

スターティンググリッドからスタートしない車両および最終のフォーメーションラップ終了時にコース上でスタートラインを通過しない車両は、ピットレーンからスタートしなければならない。本コース上の最後の車両が第2セーフティカーラインを通過するまで、レースに合流できない。

ピットレーンからスタートする車両は、コース上の最後の車両が第2セーフティカーラインを通過したときに、5分前のシグナルで車両にホイールが装着されて静止し、いずれのフォーメーションラップ (含複数) の開始前にもタイヤ交換が行われないことを条件に、レースディレクターによってフォーメーションラップ (含複数) に参加することが許可される場合がある。この場合、車両はフォーメーションラップ (含複数) の列の最後尾に留まらなければならない、遅くとも最後のフォーメーションラップの終了時に、この車両はピットレーンに入り、自身の作業エリアで停止することなくピットレーンの端まで直接走行し、ピット出口が開いたときにコースに再び合流することが許可される。

ピットレーンからスタートする車両に対するペナルティ：第7条4項9に従い、次のピットストップに1分追加。

スタート時、「シグナルエリア」には、パスを完全に見える状態で着用したオフィシャルとファイヤーマーシャル以外、誰も立ち入ることはできない。

11.2.2 レコナイザンスラップ (含複数)

フォーメーションラップ開始の遅くとも30分前に、車両は1周あるいはそれ以上のレコナイザンスラップをするためにピットを離れる。フォーメーションラップの開始前のピットレーン開放および閉鎖の時刻は、各競技の付則1に明記される。

ピットレーン出口が閉鎖され、それでもまだピットに残っている車両はすべて、ピットレーン出口からレースをスタートする。

レコナイザンスラップ終了後、車両はスターティンググリッドの指定位置につかなければならず、ドライバーはマーシャルの指示下に留まる。

レコナイザンスラップを複数周回行う車両は、各周回とその次の周回の間で、最大速度60km/hにて、ピットレーンを使用しなければならない。グリッドを使用することは禁止され、違反の場合のペナルティは1分間のストップ&ゴーペナルティ。

レコナイザンスラップを完了せず、自力でグリッドの自己の位置あるいはピットレーンに到達しない車両はすべて、レースをグリッドからスタートすることが認められない。

11.2.3 カウントダウン

スタートが近づくと、競技参加者に合図が出される。

これらのシグナルの意味は：

- － 「5分前」シグナル：カウントダウンの開始：ドライバーは車両に搭乗し、車両への作業はこのシグナル提示以降は一切認められない。タイヤ交換は禁止され、車両はホイールを装着していなければならない。
- － 「3分前」シグナル：車両の中のドライバー、車両1台につき1名のチーム員、競技役員を除き、全員がグリッドから退去する。
- － 「1分前」シグナル：クローズドカーのドアは閉鎖されなければならない。チーム員はグリッドを退去しなければならない。エンジンは外部の補助なく、ドライバーによって始動される。
- － 「30秒前」シグナル：フォーメーションラップ開始までに残り30秒のみである。
- － グリーンフラッグの提示：先頭車両の後方からフォーメーションラップを開始する。車両はグリッド位置を保って走行しなければならない。
- － 詳細は各競技で条件指定される。

11.2.4 援助スタート

フォーメーションラップをスタートできないドライバーは、それをマーシャルに合図しなければならない。グリッドを離れる際には、本コース脇に立つ者すべてを通過するまで、すべてのドライバーは大幅に減速して進まなければならない。

グリッドを離れることのできるすべての車両がグリッドを離れたらすぐに、マーシャルはグリッドに残る車両（含複数）すべてを押してピットレーンに行くよう指示される。グリッドから押し出された車両のドライバーはすべて、車両のスタートを試みることはできず、マーシャルの指示に従わなければならない。

車両が一旦ピットレーンに入ったならば、車両の作業を行うことができる。その後ドライバーがレースに合流できる場合、第11条2項1を遵守して参加する。

11.2.5 先導車両と医務介入車両

フォーメーションラップ中、車両は先導車両に先導され、医務介入車両が後ろにつく。

11.2.6 フォーメーションラップで遅れたドライバー

フォーメーションラップ(複数回)中に車両が遅れた場合、2周目のフォーメーションラップ中、第2インターミディエイトラインを通過する前に自身の位置を取り戻すことができる。位置を取り戻すことができない場合、グリッド最後尾からスタートしなければならない。車両は直ちに後方にある車両すべてを追い越させることにより、グリッドの最後尾まで後退しなければならない。

最初のフォーメーションラップ終了前で、第2インターミディエイトラインに到達する前に介入車両の前方にすることができない車両は、ピットレーンに侵入し、その他すべての競技参加者が最初のレース周回を完了した後でピットレーンが開いている時にその終点よりスタートしなければならない。この場合、車両は第11条2項1を遵守しなければならない。

いずれの場合も、車両がフォーメーションラップで遅れた場合、競技参加者はレースディレクターの指示に従わなければならない。

11.2.7 フォーメーションラップ

レースのスタートに先立ち、2回のフォーメーションラップが行われる。

状況の求めに応じ、競技長あるいはレースディレクターは先導車両にフォーメーションラップを1周またはそれ以上追加することを要請できる。

その場合、レース距離の目的でのみ、レースのスタートは第2フォーメーションラップの終了次点でなされたものとみなされる。

さらに、レースディレクターはその独自の裁量で、フォーメーションラップを1回のみ実施することを決定する場合がある。この場合、レースディレクターはブリーフィングで競技参加者にその旨を明確に伝え、適用されるすべての条件も伝える。

予測不可能な理由により、1周回あるいはそれ以上の追加のフォーメーションラップが走行できない場合、次の手順がとられる：

レースディレクターがレースを中断し、すべての車両は先導車の後ろに停止する。
先導車の後ろですべての車両が一旦停止したならば、すべての車両はエンジンを切る。

レースディレクターはレースを再開する指示を出し、第14条4項の原則に従いレースを再開する。

11.2.8 レースディレクターによるスタート遅延

予測不可能な理由のため、安全にスタートできない状況の場合、レースディレクターは「"Start Delayed" (スタート遅延)」のボードを提示し、スタートを遅らせる。

レースディレクターが、状況が安全でスタートが可能であると判断すると直ちに、計時モニターに新しいフォーメーションラップスタート時刻の情報が表示される。

この情報は常に、フォーメーションラップの遅くとも10分前までに表示される。
フォーメーションラップ開始5分前からは、第11条2.3項が適用される。

11.3 セーフティカー先導でのレーススタート

11.3.1 一般的手順

特殊な状況の場合、レースがセーフティカー先導でスタートする場合がある。この場合、1分前シグナルの前の何れかの時点で、オレンジ色のライトが点灯される。これはレースがセーフティカー先導によりスタートすることをドライバーに知らせる合図となる。緑色のライトが点灯されると、セーフティカーはグリッドを離れ、すべての車両はグリッド順を保って、車両5台分以下の距離で続く。フォーメーションラップは行われず、レースは緑色のライトが点灯した時点でスタートする。

国際競技規則第8.3条および付則H項第2条10.19に従い、セーフティカーはローリングスタートの公式車両として使用することができる。この場合、スタートを規定する付則1が、スタートが切られてからセーフティカーがその機能を再開させるまで、適用される。

11.3.2 セーフティカー先導でのスタートの場合の追い越し

セーフティカー後方の1周目走行中に車両が遅れた場合、当該車両は1周目中に第2インターミディエイトラインを通過する前にその位置に戻ることができる。

車両が元の位置に戻ることができない場合は、その車両隊列の最後尾に留まらなければならない。

いずれの場合も、セーフティカー後方の1周目走行中に車両が遅れた場合、競技参加者は競技長の指示に従わなければならない。

11.3.3 セーフティカー先導でのスタートの場合のピットレーンからのスタート

セーフティカー後方の最後尾車両がピットレーン終端部を通過するとすぐに、ピット出口のライトは緑になる。ピットレーンにいる車両はコースに合流でき、セーフティカー後方の車両隊列に加わる。この場合、車両は第11条2項1を遵守しなければならない。

12. ピットレーン、ピットストップおよび車両の介入

12.1 安全に関する一般規定

12.1.1 ピットレーンでの一般安全

競技参加者は、ピットおよびピットレーン内に設置の施設および作業が以下であることを確実にしなければならない：

- 安全である
- プロモーターおよび競技役員により規定される事項を遵守している
- その他の競技参加者の妨げにならない。

これらの要素はピットレーン担当競技役員の単独の裁量に任せられ、スポーツ権能に控訴することはできない。

車両は自己のガレージに自力で出入りすることはできない。

車両は、ピットに出入りするあるいはピットストップ位置から離れる場合に、ピットレーンの要員、または他の車両やドライバーを危険にさらすような方法で行うことはできない。

スクーターを使用することが認められる。

車両を出発させることはそれが安全である場合にのみ行うことができる。競技審査委員会の判断で、安全ではない条件で解放されたことを知りつつ運転を続行するとみなされたドライバーには、ペナルティが評価される。

ピットストップ中は、ピットシャッター前に塗装されたラインから、消火器を持ったアシスタントが常に車両の横にいななければならない。

12.1.2 ピットレーンのエリア

サーキットの条件が許す場合は、ピットレーンを以下の3つのエリアに区分することができる：

- 「ファストレーン」：ピットレーンの壁に最も近いレーン。車両は自力でのみファストレーンに入ることができる。

- － 「加速および減速レーン」（あるいは混合レーン）：中央レーン。
- － 「作業エリア」：ガレージ寄りのエリア。車両への作業はそこで行うことができる。片側が壁であるか、ピットのシャッター前の塗装ラインで区切られ、もう片側は中央レーンとの境界線で形成される。人員の立ち入りは車両への介入の間のみ許可される。
- － ファストレーンにいる車両は加速レーンあるいは作業エリアにいる車両に対して優先される。

12.1.3 ピットエリアで車両を押すこと

ピットエリアでは、最大4名の要員だけが、以下の状況でのみ車両を押すことができる。

- － ピットに戻すあるいはピットから出す
 - － ブリーフィング中、レースディレクターに指示された位置からピットに至るまで
- ピットレーンでは後退ギアの使用は禁止される。

12.1.4 ピットレーンの速度制限

ピットレーンは60 km/hに制限される（高い方のkm/hに切り上げ）。

いかなる違反も次の表に示される通りにペナルティを受ける。

速度	プラクティスとウォームアップ中	決勝（1回目の違反）	決勝（2回目の違反）	決勝（3回目の違反）
60kph < V < 70kph	制限を超過した、1km/h毎に100ユーロの罰金と、プラクティスセッション中違反を犯した時点までの当該ドライバーのタイム抹消。	ドライブスルー・ペナルティ	ドライブスルー・ペナルティ	競技審査委員会の裁量によるペナルティ失格の可能性あり（第7条4項）
V ≥ 70kph		70kphを超える1km毎に、ストップ・アンド・ゴーエリアで5秒間停止（第7条4項2）	70kphを超える1km毎に、ストップ・アンド・ゴーエリアで10秒間停止（第7条4項2）	

12.2 ピットストップ

12.2.1 ピットストップに関する一般的義務

安全上の理由から、セッション中またはレース中のどの時点でも、レースディレクターはピット入口を閉鎖する権限を持つ。この時点から、ピットレーンに入るすべての車両は、事前にレースコントロールに通知しなければならない、次の2つのケースのいずれかでのみピットレーンに入ることが許可される：

1) 緊急ピットストップ

- ・ 競技者は、8秒間の燃料補給（B o Pに記載されている追加ドッキング時間を含む）および／または損傷したタイヤの交換、およびそれに伴う損傷または明らかな安全上のリスクがあるボディワーク損傷の修理が許可される。
- ・ この場合、競技参加者はピット入口が開き次第、再びピットレーンに入らなければならない。

2) 車両への介入

- ・ 競技参加者が、上記で定義した緊急ピットストップよりも多くの作業を必要とする介入を実施しなければならない場合、そのピットストップの後、車両が少なくとも1周減算という条件でのみ、ピットレーンに入ることが許可される。

ピットストップ中、車両に作業を行うことができるのは、割り当てられた停止エリア内と割り当てられたガレージ内に限られる。

ドライバー交代についても同様の原則が適用される。

車両に作業を行う人員：器材および人員の作業エリアでの（競技役員を除く）存在は、車両がそこにあり、エンジンが切られている場合にのみ認められる。

車両が完全に動かなくなり、エンジンが停止する前は、ドライバーは以下が禁止される：

- － ハーネスを外したり、バックルを外したりすること。
- － ヘッドレストを取り外すこと
- － また、適用のある場合に、レーシングネットの取り外しを始めること。

作業エリアを離れる前に、車両がホイール装着した状態で（地面に降りて）静止した後でのみ、外部の支援なしにドライバーによって車両を再始動させることができる。

12.2.2 ピットストップ手順

a) 作業エリアへの車両の到着

唯一1名のカーコントローラーは、作業エリアに安全に車両を止めることに責任があり、ピットストップ中、一般安全に関して責任を負う。この人物は車両が止まる前に作業エリアに入らなければならないが、停車中もピットレーンに留まり、監督しなければならないが、それ以外の機能を果たすことはできない。

車両の位置決め

ピットストップを行うには、車両は専用の停止エリアに停止しなければならない。

専用の停止エリアは、図面No.1に従って定義される。

車両がそれ専用の停止エリアに停止しているとき、上面図でエリアを定義する横方向のテープを車両のどの部分も覆ってはならない。

b) ドライバー交代

ドライバー交代は、ピットストップ中であればいつでも行うことができるが、車両が適切に停止し、エンジンが停止し、専用の停止エリアにあることが条件である。

ドライバーは、ドライバー交代に直接関係するもの以外の介入に参加してはならない。

ドライバー補助は、以下の者が行われなければならない：

当該クルーのドライバー（その時点でドライバー補助の専属的な役割を担う）および/または、専任の担当者（その時点でドライバー補助の専属的な役割を担う）および/または、適切な腕章を着用し、作業エリアで許可された1人または複数の人物によるもの。

工具の使用は認められない。

c) 燃料補給

すべてのセッションとレース中、給油はピットストップの開始時に停止エリアでのみ許可されるが、車両が修理のためにガレージに入った場合は、給油はピットストップの終了時に停止エリア内でのみ許可される。

給油員は、以下の場合に限り、車両に燃料を入れるために介入することができる。

- － 車両がホイールを装着している。
- － エンジンが切られている。
- － デッドマンバルブの係員が所定の位置にいて、バルブを操作していること。

- － 消火器要員が消火器を装備している。
- － 車両がアース接地されている。

適切な腕章をした最大4名が、以下の作業を行うことができる：

- － 車両のアース接地
- － 手動での清掃
- － タイヤ／ブレーキの目視点検

ただし、車体パネルを取り外すことなく、車両から取り外されたいかなる部品をも作業エリアに持ち込まないことを条件とする。

燃料補給段階では工具の使用は許可されない。

供給業者代表最大2名および／あるいは適切な腕章をした技術者は、タイヤおよび／またはブレーキの点検を行うことができる。

タイヤの温度と空気圧の測定はフリープラクティスで許可される（手動ツールを使用した場合のみ）。

夜間のレース中、他の競技参加者に危険を及ぼさない限り、タイヤ／ブレーキをチェックするためのトーチの持ち込みが許可される。

上記の人員のみが作業エリアに入ることができる。

d) 介入

最大4名までが、あらゆる種類の作業を行うために車両に介入することができる。

供給業者代表2名は、タイヤおよび／またはブレーキの点検を行うことができるが、その他の作業を行うことはできない。

タイヤ交換は、最大で2つの空気式ホイールガンを使用して行わなければならない。ピット作業中は、いかなる場合もホイールを放置してはならない。取り外したホイールは、常に持ち運ぶか、地面に平らに置かなければならない。

e) 作業エリアからの車両の出発

カーコントローラーは、作業エリアからすべての機材と人員を撤去した後、車両を安全に作業エリアから退出させる責任がある。

12.3 車両への作業

12.3.1 ガレージでの修理

車両は、あらゆる種類の介入のためにガレージの中に戻ることができる。車両がガレージ内にある場合、設備や人員に関する制限は適用されない。

ただし、燃料補給はガレージ内では認められず、停止エリアでのみ行うことができる。

さらに、レース中は、以下の部品の全部または一部の交換を行うことは禁止されている：

- － エンジン：シリンダーヘッド、ブロックおよび／あるいは構成部品
- － ギアボックス：メインおよびディファレンシャルハウジング
- － および、シャーシ：サバイバルセル

12.3.2 ドライバーが行うことのできる修理

レース中、ガレージの前や内側、スターティンググリッド上に位置するエリアを除いて、修理は

ドライバーのみが自分の車両に搭載された工具や部品を使って行わなければならない。

ペナルティ：失格

13. 分類、クルーおよび運転時間

13.1 ドライバーの分類

13.1.1 一般規則

本競技規則に指定されていない限り、選手権は、F I A ウェブサイトで公開されているドライバー分類規定に従って組織される。

<https://www.fia.com/fia-driver-categorisation>

13.2 レース中の運転時間

13.2.1 定義

各ドライバーが競技レース中に費やした実際の時間。この実際の時間には、ピットストップと赤旗中断時間は含まれない。

13.2.2 運転時間の計測

ドライバーの運転時間は、レース中に走行する各スティントの合計によって計測される。

ドライバー交代の有無にかかわらず、車両がピットレーンに入るたびに1スティントの走行とされる。

各スティントの運転時間は次の様に計測される：

最初のスティント：緑のスタート旗合図ーピットレーン入口まで

ピットレーンからスタートする車両の最初のスティント：ピット出口ーピット入口まで

次のスティント：ピットレーン出口ラインからーピットレーン入口ラインまで

最終スティント：ピットレーン出口からー各車両1台あたりのレースの経過時間まで（チェッカーフラッグ提示後、コントロールラインの各車通過時点）

13.2.3 ドライバーに必須の運転時間

すべてのカテゴリーについては、45分間よりも少ない総運転時間であった一切のドライバーは、本規則で適用されるペナルティに加えて、選手権で得点を得ない。

さらに、LMGT3カテゴリーでは、以下の最低走行時間を遵守しなければならない。これらの走行時間は、ドライバーのカテゴリー分けやレース時間によって異なる。

	6時間レース	8時間レース	10時間レース*
シルバー	1時間45分	2時間20分	2時間55分
ブロンズ	1時間45分	2時間20分	2時間55分

*または1821km

LMGT3カテゴリーに関するこの走行時間表に違反した場合、本規則第13条2項5に基づき、競技審査委員会によりペナルティが科せられる。

この走行時間表はハイパーカーカテゴリーには適用されない。

13.2.4 運転時間の調整可能性

状況の求めにより、競技審査委員会はその裁量にて競技中いかなる時も、最小、最大運転時間を調整する場合がある。

WECコミッティは、競技に先立って運転時間の調整を実施することができる。

13.2.5 ペナルティ

ドライバーがレース中、運転を全く行わなかった場合、当該車両は、不可抗力によるものと競技審査委員会が認める場合は除き、失格となる。

最小運転時間を達成しないドライバーは、失格に至るまでのペナルティが、競技審査委員会により科される。

13.3 クルーの構成

13.3.1 クルーの構成に関する規則

競技審査委員会の判断による不可抗力の場合を除き、書類検査が終了した時点でクルーの変更は禁止される。

競技に参加できる競技参加者およびドライバーの正式なリストは、競技審査委員会によって発表される。

13.3.2 ハイパーカー・カテゴリーの場合

チームの構成は自由であるが、ブロンズドライバーを含まないことを条件とする。

13.3.3 LMG T 3カテゴリーの場合

2名または3名のドライバーのクルーで、少なくとも1名のブロンズドライバーと、もう1名のブロンズドライバーまたはシルバードライバーを含まなければならない。

14. セッションの停止および中立化

14.1 赤旗手順に関する一般規定

14.1.1 責任

プラクティスあるいはレース中断の指示は、レースディレクターの役目である。

14.2 プラクティスの中断（赤旗手順）

14.2.1 手順

競技長は：

- スタートラインとすべてのマーシャルポストで同時に赤旗を提示する指示を出す。
- また、設置があればサーキット周囲に配された赤色灯をつけるよう指示を出す。

- ー 走行セッション中に赤旗が提示された時は常に、すべてのドライバーは車両速度を最大80kphにまで落とさなければならない（フリー走行、予選あるいはウォームアップセッション）。
- ー ドライバーは、一旦赤旗が提示されたならば、非常に注意を払ってピット（あるいはレースディレクターの指示するその他の場所）へ進まなければならないことを思い出す。
- ー フリー走行中は計時を停止しないが、予選中は計時を停止する。

14.2.2 中断されたセッションの延長

レースディレクターは、競技審査委員会との合意の上で、中断した後のプラクティスセッションを延長する義務を負わない。

14.2.3 抗議

プラクティスセッションが中断された場合、それによってドライバーおよび車両の予選結果に起こりうる影響について、抗議は認められない。

14.2.4 周回数の計算

赤旗が提示された周回を除き、車両がラインを通過する度に、1ラップを完了したとみなされる。

14.3 レースの中断（赤旗手順）

14.3.1 一般規定および指揮する行為

事故によってサーキットが閉鎖されたり、天候またはその他の理由で競技の継続が危険となったため、決勝レースを中断する必要がある場合、競技長は赤旗をすべてのマーシャルポストで、また中断ライトをスタートライン上において提示することを命ずる。中断のシグナルが出されたら、追い越しは禁止され、ピット出入り口は閉鎖され、そして全ドライバーはピット入口前の赤旗ラインまでゆっくりと車両を進ませ、そこで本コース上の左側にて1列に整列する（位置はドライバーズ・ブリーフィングにてレースディレクターより確認される）。

考慮される車両の順序は、赤旗ラインの後方で停止した順序となる。

セーフティカーは赤旗ラインの後方に並んだ車両の先頭に置かれる。

レースが中断されている間は：

- ー 下記に明記される場合でない限りレースも計時も停止することはない。
- ー 状況により必要と認められる場合、競技審査委員会は停止および／あるいは設定レースタイムを改変する決定を行う場合がある。これにより競技会の付則1に規定されるレースの時間を超えることはできない。
- ー 赤旗中の運転時間はカウントされず、審査委員会はレースの再スタートの前に最新の運転時間を確認する。レース再開後、セーフティカーが第14条4項5に定められたとおりコースを離れた時点で、運転時間の計測が再開される。
- ー グリッド上には、競技役員および赤い腕章をした車両1台につき1名のみが立ち入りを認められる。
- ー ドライバーは車両から離れ（しかし遠くへ立ち去ってはならない）、ヘルメットとグローブ

を取り外すことができる。

- － ドライバー交代は禁止される。
- － ドライバーは常に競技役員の指示に従わなければならない。
- － パークフェルメ規定がすべての車両に適用され、トラック上またはピットでは修理作業は一切認められない。

14.3.2 車両に許される介入作業

グリッド上およびピットレーン内では車両へのすべての作業は禁止されるがレースコントロールからの許可があり、車両検査委員の監督下で、以下のためのみの場合は除く：

- － エネルギー再生装置（ハイブリッド－ERS）の冷却あるいは温度維持のため車両に取り付けられる追加の外部の固定装置の取り付け
- － 外部バッテリーとの接続
- － 温度管理のためのエンジンスタート
- － 車両に覆いをかける。

これらの作業は1車両にチーム員1名のみが実施でき、当該員は適切な赤色の腕章を身に付けていること。

14.3.3 グリッドにつくために車両が支援を必要とする場合

赤旗合図の後、グリッドにつくために支援を必要とする車両はすべて、次にピットレーンに進出し、そのガレージの外の作業エリアにパークフェルメ条件の下で留まらなければならない。第14条4項に従わなければならない。

14.4 中断されたレースの再開（赤旗手順の終了）

14.4.1 一般規定

レース再開の遅延はできる限り短く保たれ、再開時刻がわかるとすぐに、チームはピットの計時モニターによって知らせを受ける。いかなる場合にも、15分前の警告音による合図が再開の前に出される。

レース再開前に、競技参加者にシグナルが提示される。

14.4.2 グリッド上の車両に関する手順

「15分」シグナル時点で

- ・ レースディレクターは安全上の理由からタイヤの交換を許可することができる。
- ・ 車両につき最大4名のチーム要員が、適切な腕章を身に付け、第4条2項2に定義される通りの装備で、以下の作業を行うためだけにグリッドに入ることが認められる：
 - ・ ドライバーの補助
 - ・ 外部のバッテリーで車両のスタートを手伝う
 - ・ タイヤとブレーキの検査
 - ・ レースディレクターに許可された場合はタイヤ交換
 - ・ 車両から覆いを取り外す
 - ・ ハイブリッド車両の冷却または加熱装置の取り外し

- ・ ウインドスクリーンの曇り取り
- ・ パス・アラウンド対象の車両（14.6.4項）については、手順を円滑に進めるため、スクートを使用して車両をコース右側に移動することが許可される。
- ・ ピットレーン内の車両についても、同様の操作が許可される。

「5分」シグナル時点で

- ・ 車両は覆われた状態であってはならない
- ・ 車両は冷却装置の無い状態でホイールを装着していなければならない。
- ・ パス・アラウンド対象の車両については、コースの右側に正しく配置されなければならない。
- ・ コース上の総合トップ車両と赤旗ラインの間のグリッド上にいる車両もパス・アラウンド対象の車両の場合、その車両がセーフティカーの後ろの車両隊列の最後尾に加わった後、コースの右側に位置し、レースディレクターからのパス・アラウンド開始の指示を待たなければならない。
- ・ 赤旗手順開始後にカテゴリーリーダーがピットレーンに入った場合、そのカテゴリーの総合順位で次の車両が、パス・アラウンド対象の目的において、カテゴリーリーダーとみなされる。

レース再開の5分前

- ・ ホイールを装着後、総合順位1位の本コースにいる車両と赤旗ラインの間の、グリッド上にいるすべての車両は追い越しをすることなく1周回をするよう合図され、セーフティカーの後方の車両隊列の後尾に合流する。

「3分」シグナル時点で

- ・ レース再開3分前
- ・ ドライバーは車内にいる必要がある

「1分」シグナル時点で

- ・ パス・アラウンド対象となるすべての車両（コース上の車両順で、カテゴリーリーダーが後ろにいる車両）は、コース右側に正しく配置され、追い越しなしで1周を完走し、セーフティカー後方の車両列の最後尾に並ぶよう指示される。
- ・ その他の車両については、エンジンが始動されなければならない、チーム員、タイヤおよびブレーキ技術者はグリッドを退去しなければならない。30秒シグナルが提示された後にドライバーが援助を必要とする場合、黄旗を掲げたマーシャルによりその合図が出される。

14.4.3 赤旗合図提示前にピットレーンに進入した車両について

この条項の目的上、赤旗が掲示された時点ですでにピットエントリーロードにいる車両は、赤旗信号の前にピットレーンに入ったものとみなされる。

「15分」シグナル時点で

- ・ 車両への作業は第12条の条件を遵守し再開することができる。

「4分」シグナル時点で

- ・ ピット出口は、1分間開放される。
- ・ ピット出口よりレースを再開しようとする一切の車両は、その他の車両を不当に遅らせることがない限り、出口に自力で到達した順番で出て行くことができる。
- ・ それらの車両は、追い越しをすることなく1周するよう合図され、本コース上の車両列後尾に合流する。これらの車両のうち1台がパス・アラウンド対象の場合、セーフティカーの後ろの車両隊列の最後尾に加わった後、この車両はコースの右側に位置し、レースコントロールからのパス・アラウンド開始の指示を待たなければならない。

レース再開3分前

- ・ ピット出口は閉められる。
- ・ 赤旗合図提示前にピットレーンに入ったが、ピットを離れていない車両は、レースが再開さ

れ、コース上の最後の車両が第2セーフティカーラインを通過した後、ピット出口が再び開くまでピット出口に留まらなければならない。

14.4.4 赤旗合図提示後にピットレーンに進入した車両について

赤旗信号後にピットレーンに進入する各車両は、レースコントロールに通知しなければならない。この競技参加者はパス・アラウンド対象とはならない。

一旦ピットレーンに進入すると、車両は当該ガレージ外のピットレーン内の作業エリアにパークフェルメ条件下で留まらなければならない。

レース再開2分前

車両への作業は認められ、競技参加者は以下の2つのうち1つの停止を行うことができる：

1) 緊急ピットストップ

競技参加者は8秒間（B o Pに記載されている追加ドッキング時間を含む）給油すること、および／または損傷したタイヤを交換（複数含）し、それに伴う損傷または明らかな安全上のリスクがあるボディワーク損傷を修復することが許される。

競技参加者は、レースが再開され、コース上の最後の車両が第2セーフティカーラインを通過した後、コースに再び合流することが許される。

この場合、競技参加者はピット入口が開くとすぐにピットレーンに再び入らなければならない。

2) 車両への介入

競技参加者が上記で定義した緊急ピットストップよりも多くの作業を必要とする介入を実施しなければならない場合、車両の作業は、そのピットストップ後に車両が少なくとも1周減算という条件の下でのみ許される。この場合、競技参加者は、セーフティカーの後ろの列に並んでいるすべての車両が第2セーフティカーラインを通過した後、セーフティカーが次に通過するときのみピットレーンから出ることができる。競技参加者がピットレーンを離れる前にセーフティカーが撤退した場合、競技参加者は、レースが再開され、コース上の最後の車両が第2セーフティカーラインを通過したときにコースに再合流することができる。

これらの車両は、レースが再開され、緊急停止した車両が退出した後にピットレーン出口が再び閉鎖された場合にのみ、作業ゾーンから退出することが許される。

ピットを出ていない車両は、次にピット出口が開くまでにそこに留まること。

14.4.5 レース再開時点のすべての車両について

レースはセーフティカーの先導で再開される。

緑色のライトが点灯すると、セーフティカーがグリッドを離れ、すべての車両は赤旗ラインの後方に停止した順でそれに続く。

レース再開時、コース上の最後尾の車両が第2セーフティカーラインを通過し終えた時点でピット出口が開放される。その後本規則第14条5に定める手順が適用される。

この場合、例外的な状況下で、レースディレクターの独自の裁量により、ピット入口が開放される場合がある。

レースが再開できない場合、レース中断の合図が出された周回の1つ前の周回が終了した時点の順位が結果として採用される。

14.5 プラクティスまたはレースの非競技化：フルコースイエロー（FCY）

14.5.1 FCY中のレース

レースディレクターは、安全上の理由で必要であると判断した場合は、フルコースイエロー期間を宣言することができる。

フルコースイエローは、主に80km/hで走行する1周以下の介入のための短時間の非競技化を目的としたツールである。

一旦、FCYの状態になると、車両は80km/hに減速し、1列縦隊に整列し、前後の車両間隔を維持する。

FCY中、車両が明らかに問題を抱えて減速している場合を除き、追い越しは厳禁とされる。

すべてのマーシャルポストでは、黄旗の振動表示がなされ、FCYと記載されたボードも提示される。

FCYが実行されている間に、不要に遅く、一定しない動きで、あるいはその他のドライバーに危険を及ぼす恐れがあるような方法で運転されている車両はすべて、競技審査委員会に報告される。これは、そのような車両がコース上にある時、ピット入口にある時、あるいはピットレーン出口ロードにある場合にも適用される。

14.5.2 FCY中のピットレーンへのアクセス

レース中にFCYが宣言されるとピットレーンの入口は閉鎖され、直ちにモニターに「PREPARE FOR FCY AT XXhXXhXXsec（〇時〇分〇秒にFCYとなる準備せよ）」というメッセージが表示される。

ピットレーンの出入口は開放されたままとなる。

ピットレーンに進入しようとする車両は、一旦、第1セーフティカーラインを通過したならば、本コース上の車両を追い越すことができる。

ピットレーンを出ようとする車両は、第2セーフティカーラインに到達するまでは、その他の車両を追い越すことができる。

ピットレーンの出入口でも、速度は最大80km/hに制限される。

FCYが宣言された後にピットに入る車両は事前にレースコントロールに通知されなければならない。次の2つのうちの1つの場合にのみピットに入ることが許される：

1) 緊急ピットストップ

競技参加者は8秒間（B o Pに記載されている追加ドッキング時間を含む）給油すること、および／または損傷したタイヤを交換（複数含）し、それに伴う損傷または明らかな安全上のリスクがあるボディワーク損傷を修復することが許される。

この場合、競技参加者はピット入口が開くとすぐに再びピットレーンに入らなければならない。

FCY手順が宣言されると、FCYによる緊急ピットストップは1競技参加者につき1回のみ許される。

2) 車両への介入

競技参加者が上記で定義した緊急ピットストップよりも多くの作業を必要とする介入を実施しなければならない場合、ピットレーンへの進入は、そのピットストップ後に車両が少なくとも1周減算という条件の下でのみ許される。

上記に従わない場合は、3分間のストップ&ゴーペナルティが課せられる。

14.5.3 FCYの終了

一旦、問題が解決したならば、レースディレクターは、モニター上のメッセージ提示により、本コースを緑信号に戻す。

この時点で、すべてのマーシャルポストは、黄旗とFCYボードを緑旗の振動表示に変える。レースおよび追い越しは、制約を受けることなく、車両同士の位置関係やラインに対する車両の位置に関わりなく、通常に再開される。

14.5.4 FCYおよびセーフティカー

FCY期間終了後も、問題が解決しておらず、安全面が危険にさらされている場合には、セーフティカーの介入がなされる。

この場合、FCY期間が1周以上であれば、セーフティカー手順中の最初のピットレーン入口閉鎖時間は1周短縮される（第14条6項5）。

14.6 レースの非競技化：セーフティカー手順

14.6.1 一般規定および指揮する行為

この第14条6項で定義されるセーフティカー手順に関する一般規定は、シーズンの最初の競技の前にWECコミッティによって指定、明確化、または補足される場合がある。

国際競技規則付則H項の第2条10が適用されるが、以下に示す規定は除く。

レースディレクターの判断により、以下の目的でセーフティカーが導入される場合がある：

- 競技参加者または競技役員に差し迫った危険があるが、レースを中止するほどではない場合、レースを中立化させる。
- 例外的な状況でレースを開始する。
- ローリングスタートのペース配分。
- 中断されたレースを再開すること。

選手権競技では、競技特別規則書で他の規定が定められている場合を除き、セーフティカーは1台とする。

セーフティカーの出動命令が出されたら、すべてのマーシャルのポストで黄旗の振動表示と"SC"ボードが提示され、ライン上ではオレンジ色のライトが点灯され、それが介入中、継続される。

「セーフティカー」のメッセージが一旦モニター上に表示されたならば、すべての車両は減速し、「ピット入口閉鎖」の合図が提示される。

セーフティカーは、オレンジ色のライトを点けてピットレーンからスタートし、レースの首位車両の位置に関係なく本コースに合流する。

すべての競技車両は、互いに車両5台分以下の間隔を保ち、セーフティカーの後方へ整列しなければならない。そして、次の例外を除き、セーフティカーがピットに戻った後、車両がライン（あるいは次のレース中立化終了地点）に到達するまで追い越しは禁止される。

セーフティカーが出動中に、不必要に遅く、不安定で、あるいはその他のドライバーに危険を及

ぼす可能性のあると判断される方法で運転されている車両はすべて、競技審査委員会に報告される。これは、そのような車両が、本コース上にある場合に、またピットエントリロードあるいはピットレーンにいる場合に適用される。

14.6.2 セーフティカー導入中に許される追い越し

追い越しは次の状況では許可される：

- － セーフティカーにより追い越しを指示される場合；
- － 第11条3項2の場合；
- － ピットに進入した車両は、第1セーフティカーラインを通過した後、他の車両あるいはセーフティカーを追い越すことができる；
- － ピットを出た一切の車両は、第2セーフティカーラインを通過する前に、本コース上の他の車両に追い越しされることができる；
- － セーフティカーがピットあるいは中間地点に戻る時、一旦第1セーフティカーラインを通過したならば、本コース上の車両に追い越されることができる；
- － セーフティカーがピットレーンを使用している間に指定されたガレージエリアに停止している車両はすべて、以下の場合に追い越されることができる；
- － 車両が明らかな故障で速度を落としている場合。

14.6.3 セーフティカー導入中に許される追い越し

競技長に指示を受けた場合には、セーフティカー内のオブザーバーは、セーフティカーとレースの首位車両との間にいる車両に対して、追い越しをするよう合図するため、緑のライトを使用する。これらの車両は、セーフティカー後方の車両隊列に達するまで、追い越しすることなく速度を落としたまま走行を続ける。

14.6.4 「パス・アラウンド」

適切であると判断される場合には、レースディレクターは、クラスの首位車両がその他当該クラスの車両の後方にある場合、セーフティカー後方に、走行する順番で「パス・アラウンド」を認める。

車両が「パス・アラウンド」の対象かどうかを決めるのは競技参加者の責務である。その資格なく「パス・アラウンド」を行った場合のペナルティ：停止し、レース2周回に等しい時間待機。

その手順の間を通じ、「パス・アラウンド」を行ったすべての車両は、セーフティカー後方に当初並んだ順番で互いに1列縦隊を保つ。

「パス・アラウンド」を行う車両は、指示が出された場合にのみ、正規の順番で安全に、直ちにセーフティカーを追い越し、安全性に影響を及ぼすことなく隊列にできる限り早く追いつき、セーフティカー後方に走行する車両の後方の位置に着かなければならない。

「パス・アラウンド」の恩恵を受ける車両は、セーフティカーの後方で完了した周回数に関係なく、ピット入口閉鎖ライトを遵守しなければならない。

セーフティカーは、レース首位車両のゼッケンを示す、電氣的に制御されるリアパネルを有することもできる。それが点灯すると、レース首位車両を除くそれまでの車両のゼッケンが表示され、

セーフティカーを追い抜いていく。

セーフティカーは少なくとも、レース首位車両がその後方に着き（第11条3項の場合を除く）それ以外のすべての車両が首位車両（あるいは2台以上のセーフティカーが利用される場合には、そのセーフティカーの区域にある全車両）の後ろに並ぶまで使用される。

セーフティカーの後方に一旦着いたならば、レース首位車両（あるいはその区域の首位車両）は、車両5台分以下の距離を保ちながら（第14条6項12の場合を除く）、その他すべての車両はできる限り整然とフォーメーションを保たなければならない。

14.6.5 セーフティカー導入中のピットへのアクセスおよび作業

- ー セーフティカーの最初の3周回の間、ピット入口は閉鎖される（第14条5項4が適用される場合は2周回）。
- ー これらの最初の3周回中にピットに入る車両はすべて、事前にレースコントロールに通知されなければならない、次の2つのうちの1つの場合にのみピットに入ることが許される：

1) 緊急ピットストップ

競技参加者は8秒間（B o Pに記載されている追加ドッキング時間を含む）給油すること、および／または損傷したタイヤを交換（複数含む）し、それに伴う損傷または明らかな安全上のリスクがあるボディワーク損傷を修復することが許される。

この場合、競技参加者はピット入口が開くとすぐに再びピットレーンに入らなければならない。

セーフティカー手順が宣言されると、緊急ピットストップは1競技参加者につき1回のみ許される。

2) 車両への介入

競技参加者が上記で定義した緊急ピットストップよりも多くの作業を必要とする介入を実施しなければならない場合、ピットレーンへの進入は、そのピットストップ後に車両が少なくとも1周減算という条件の下でのみ許される。この場合、競技参加者は、セーフティカーの後ろの列に並んでいるすべての車両が第2セーフティカーラインを通過した後、セーフティカーが次に通過するときのみピットレーンから出ることができる。

競技参加者がピットレーンを離れる前にセーフティカーが撤退した場合、競技参加者は、レースが再開され、本コース上の最後の車両が第2セーフティカーラインを通過したときに本コースに再合流することができる。

上記に従わない場合は、3分間のストップ&ゴーペナルティが課せられる。

最初の3周回中に、首位の車両がピットに入る場合、その結果として2位の車両がセーフティカーの後方に着き、3周回中にピットに入ることを決定する車両がある毎にその後ろの車両が順番をつめる。

車両は、一旦ピット入口がオープンとなったら、修理あるいは給油のためにのみ、制約を受けることなくピットに入ることができる。

14.6.6 セーフティカー導入中ピットレーンを出る

セーフティカーが出動中、セーフティカーの最初の3周回の後、競技車両はピットレーンに進入することができるが、本コースに復帰できるのは、ピットレーンの終端のグリーンライトが点灯したときのみである。

手順の開始時にセーフティカーが本コースに入ると、ピットレーン出口は閉鎖され、レース運営

者の指示に従って再び開かれる。

そのライトは、セーフティカーが第1セーフティカーラインを通過してからそれに続く車両隊列の最後尾車両が第2セーフティカーラインを通過するまでを除いて、ピットレーン出口は常に開かれている。

本コースに復帰する車両は、セーフティカー後方の車両隊列の最後尾に到達するまで、適切な速度で進まなければならない。

14.6.7 最初の3周回のセーフティカー周回の周回計算

セーフティカーが本コース上のコントロールラインを最初に通過した時点で、最初のセーフティカー周回が完了したとみなされる。これは、本コース上のコントロールラインを通過するセーフティカー後方のすべての車両にも適用される。

セーフティカーが本コース上のコントロールラインを2回目に通過した時点で、第2回目のセーフティカー周回が完了したとみなされる。これは、本コース上のコントロールラインを通過するセーフティカー後方のすべての車両にも適用される。

セーフティカーが本コース上のコントロールラインを3回目に通過した時点で、第3回目のセーフティカー周回が完了したとみなされる。これは、本コース上のコントロールラインを通過するセーフティカー後方のすべての車両にも適用される。

14.6.8 競技参加者の周回計算

セーフティカーが出動中に完了する各周回は、レース周回として計算される。

14.6.9 最終周回でセーフティカーが出動、あるいは本コースにある場合

最終周回の開始時点でまだセーフティカーが出動している場合、あるいは最終周回に出動した場合、その周回の終了時にピットレーンに入り、競技車両は追い越しをすることなく通常通りにチェッカーフラッグを受ける。

14.6.10 最初の3周回中に、セーフティカーが退去した場合

最初の3周回中に、セーフティカーが本コースから退去した場合、セーフティカーはピットレーンに進入し、すべての黄旗が緑旗に変えられ、緑旗が提示されてグリーンライトが点灯している時に、すべての車両は本コース上のコントロールラインを通過する。その後にのみ、車両はペナルティを受けることなくピットレーンに進入することができる。

この期間中、最終の車両がコントロールラインを通過するまで、「ピット入口閉鎖」の合図が提示され続ける。

14.6.11 セーフティカーがピットレーンの使用をしなければならない場合

特定の状況下では、競技長はセーフティカーにピットレーンの使用を求める場合がある。この場合、オレンジ色のライトが点灯したままであることを条件に、すべての車両は追い越しをすることなくピットレーンに続いて進入しなければならない。このような状況でピットレーンに入った車両すべて、セーフティカーの最初の3周回中を除き、指定されたガレージエリアに止まることができる。

セーフティカーが、最初の3周回中にすべての車両にピットレーンを通過させなければならない場合、周回数計算は、セーフティカーとすべてのその他車両が、ピットレーン出口を通過した時からなされる。

セーフティカーがピットレーンを使用している場合、作業エリアにいる車両はすべて、一旦ピット出口のライトが赤になったならばその位置を動くことはできない。この場合、セーフティカーの後に続く車両の最後の車両がそのガレージ前を通過し終わってからのみ、作業エリアを出ることができる。

競技参加者が 第14条6項5.1に定義されている緊急ピットストップを行う必要がある場合、競技参加者は、車列の最後の車両がその作業エリアの前を通過した場合に限り、セーフティカーの後ろの車列に再合流することができる。

14.6.12 セーフティカー手順の終了

競技長がセーフティカーを呼び戻すとき、そのオレンジ色のライトは消灯される。これは、その周回の終了時にピットレーンに入ることを知らせる合図となる。この時点で、セーフティカー後方に続く車両の先頭は、走行ペースを決めることができ、必要であれば、その後方に空けていた5台分の距離以上になっても構わない。

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

セーフティカーがピット入口に近づくと、マーシャルポストで提示されていた黄旗とSCボードが撤去され、代わりに緑旗の振動表示がされ、ライン上および中間レース非競技化終了地点（含複数）では緑ライトが点灯される。これらの旗は最後尾車両がラインを通過するまで提示される。

ピットレーン出口はセーフティカーが第1セーフティカーラインを通過してから車両隊列の最後尾車両が第2セーフティカーラインを通過するまで閉鎖される。

2台以上のセーフティカーが出動している場合、それらは正確に同時退去しなければならない。

14.7 レースの中立化：バーチャル・セーフティカー（VSC）

14.7.1 VSC手順の下に置かれるレース

レースディレクターは、安全上の理由から必要と判断した場合、バーチャル・セーフティカー（VSC）期間を宣言することができる。各VSC期間の後は、系統立った方法でセーフティカーの手順が続く。それは、セーフティカー（SC）の導入前の約2周に使用でき、レースディレクターによって直ちに導入される。

レースディレクターの裁量により、コース上の事件の性質上、その導入が不適合な場合、または車両が密集している場合は、VSCの導入を待たずにセーフティカーを直接導入することができる。

モニターに「VIRTUAL SAFETY CAR（バーチャル・セーフティカー）」と表示されたら、車両は時速80.00km/hまで減速し、一列に並び、前方および後方の車両との車間距離を維持しなければならない。

VSC手順中の追い越しは、明らかな問題により車両が減速した場合を除き、固く禁じられる。

VSC手順中は、すべてのマーシャル位置に黄旗振動とVSC標識が掲示される。

事件発生手前のマーシャル位置では、黄旗がダブル振動表示される。したがって、ドライバーはレースディレクター、または該当する場合は該当エリアのトラックマーシャルの指示に従わな

なければならない。

VSC手順中に、不要に低速で、不規則な走行、または他のドライバーに危険を及ぼす可能性がある
と判断された車両は、競技審査委員会に報告される。これは、車両がコース上、ピット入口、
またはピット出口レーンを走行しているかどうかに関係なく適用される。

14.7.2 VSC中のピットレーンへのアクセス

VSC手順中は、ピットレーンへのアクセスは開放されたままとなる。

ピットレーン出口も開放されたままとなる。

ピットインする車両は、第1セーフティカーラインを越えた後、他の車両を追い越すことができ
る。

ピットアウトする車両は、第2セーフティカーラインを越える前に、コース上の他の車両に追い
越されることがある。

ピット入口および出口ロードでも、最高速度は80.00km/hに制限される。

14.7.3 VSC中の終了

レースディレクターが適切と判断した場合、第14条6項に規定されているSC手順を適用する
ことにより、VSC手順を終了する。

この段階で、すべてのマーシャルポストはVSCパネルをSCパネルに変更する。セーフティカー
はレースの先頭車両の前方に出動し、80.00km/hの制限が解除される。

15. フィニッシュ、順位認定、タイトルおよびポイント

15.1 レースの終了

15.1.1 フィニッシュ手順

チェッカーフラッグ：レースの予定走行時間が終了した、あるいはレースの総距離が走破された
時、レーストラック上のフィニッシュラインを通過する総合1位の車両に対してチェッカーフ
ラッグが振られる。

チェッカーフラッグが提示されると、ピット出口は閉鎖される。

レース終了の合図が出された後、すべての車両は、停止することなく、また一切の補助を受ける
ことなく（必要があってマーシャルの支援を受ける場合は除く）自力でサーキットからパークフ
ェルメに直接進まなければならない。チーム員は、車両検査委員を手助けするため、パークフェ
ルメ付近にいななければならない。

ペナルティ：パークフェルメにできる限り直ちに進まなかったすべての車両は、失格が課される
可能性がある。

15.1.2 早期または遅滞のフィニッシュ

何らかの理由で、レースの予定時間が経過し終わる前にチェッカーフラッグが提示された場合
（第15条3項4の下でレースが中断されている場合を除き）、チェッカーフラッグが提示され
る前に先頭車両がフィニッシュラインを最後に通過した時にレースは終了したものとみなされ
る。

何らかの理由でチェッカーフラッグの提示が遅れた場合、レースは予定時刻に終了したものとみなされる。

15.1.3 フィニッシュ後のパークフェルメ

フィニッシュ後、車両は競技役員の監督の下で、パークフェルメに進む。パークフェルメに直ちに直行しない車両は、競技審査委員会により当該順位認定より失格とされる場合がある。

適正な冷却が実施されなければならないため、各チーム1名のメカニックが、内部冷却装置を稼働させるための追加の電力供給を連結する、あるいは切るために、または、損傷防止のために車両の周りに外部の冷却装置を配置するために、パークフェルメに立ち入ることができる。ハイブリッド車両の安全手順に特有の一切の作業を進めることも認められる。いかなる場合にも、それ以上の作業あるいは設置は、いかなるものも禁止される。

各チームより1名がパークフェルメの入口に待機しなければならない、車検を受けることとなった場合に実施される一切の処置について通知を受ける。

15.1.4 車両が順位認定されるに必要な条件

順位認定されるには、車両は以下を行っていないなければならない：

- 競技審査委員会により不可抗力とみなされる場合を除き、チェッカーフラッグが提示されている時にレース本コース上のフィニッシュラインを通過する。チェッカーフラッグが提示中、レース本コース上に停止することは禁止される；
- 総合順位で第1位と認定された車両が走破した距離の少なくとも70%を走破している。
- 公式周回数は、最も近い整数に切り下げられる。

15.1.5 1位になる車両

第1位となる車両は、チェッカーフラッグ提示までに最も長い距離を走破した車両とする（スターティンググリッドの位置は考慮されない）。

15.1.6 順位認定の一般基準

車両は、レース中に走破完了した周回数にしたがって順位認定される。同一周回数の場合は競技参加者がフィニッシュラインを通過した順序で順位を決定する。

15.1.7 公式結果／順位認定

公式結果および認定順位のみが公表され、オーガナイザーにより公式通知掲示板に掲示される。

15.2 選手権順位認定

15.2.1 一般原則

選手権に適用される順位認定を以下の表に示す。

ハイパーカー	LMGT3
FIAハイパーカー世界耐久 ドライバー選手権	FIA耐久トロフィー LMGT3ドライバー部門
FIAハイパーカー世界耐久	FIA耐久トロフィー

製造者選手権	LMGT3チーム部門
FIAワールドカップ ハイパーカーチーム部門	

各競技の後、上記の順位認定に加えて本競技の総合順位認定が作成される。

15.2.2 F I Aハイパーカー世界耐久選手権とワールドカップ・ハイパーカーチーム部門

F I Aハイパーカー世界耐久選手権

ハイパーカーカテゴリーにおけるF I A世界耐久チャンピオンのタイトルは、以下の条件の下で授与される：

- 製造者が2者以上エントリーした場合。
- ハイパーカー選手権にエントリーした製造者は、その製造者の指定した車両2台が、各競技で獲得したすべての結果を考慮し、最も多くのポイントを獲得した製造者に与えられる。ポイントは、F I Aハイパーカー世界耐久選手権にエントリーされた車両の認定順位の順に、第15条3項に定義された表に従って付与される。

F I Aハイパーカー世界耐久ドライバー選手権

ハイパーカーカテゴリーのF I A世界耐久ドライバー選手権のタイトルは、(F I Aハイパーカー世界耐久選手権やワールドカップ・ハイパーカーチーム部門への参加とは無関係に)ハイパーカーカテゴリーにエントリーしたドライバーを対象とし、各競技の総合順位で最も多くのポイントを獲得したドライバーに授与される。

選手権シーズンを通じて2名あるいは3名のグループでドライバーが常任クルーとして組んでいる場合には、全員が同ポイントを獲得し、適用される場合には全員がドライバータイトルを授与され得る。しかしながら、異なるクルーの2名以上のドライバーは、下記第15条4項の規定に従い分離される。

ワールドカップ・ハイパーカーチーム部門

ワールドカップ・ハイパーカーチーム部門は以下の条件の下で授与される：

- 異なる競技参加者から少なくとも2台の車両がエントリーした場合。
- ワールドカップ・ハイパーカーチーム部門(第3条2項3で定義)にエントリーした車両(ゼッケンで定義)で出場し、各競技で得られたすべての結果を考慮した結果、最も多くのポイントを獲得した競技参加者。ポイントは、第15条3項に定義された表に従って、ワールドカップ・ハイパーカーチーム部門にエントリーした車両の認定順位の順に付与される。

15.2.3 F I A耐久トロフィー

F I Aドライバー耐久トロフィーは、そのドライバーが参加した各競技会の終了時点で、エントリーされた車両のドライバー(含複数)によって、そのカテゴリーで達成されたすべての結果が考慮され、最大得点を獲得したドライバー(含複数)に授与される。

選手権シーズンを通して2名あるいは3名が常任クルーとして組んで同一車両で参加している場合には、その全員に同点が与えられ、適用のある場合には、全員にドライバーズトロフィーが授与される。しかしながら、異なるクルーで構成される2名以上のドライバーは、下記15条4項の規定に従い分離される。

F I A耐久トロフィー・チーム部門は、次の条件の下で授与される：

- 異なる競技参加者から少なくとも2台の車両がエントリーした場合。
- 各競技で得られたすべての結果を考慮した結果、最も多くのポイントを獲得したLMGT3カテゴリーにエントリーした車両(ゼッケンで定義)。

15.3 ポイント基準

15.3.1 レースの長さに応じたポイント基準

クラス順位	6時間レース	8時間および10時間*レース	ル・マン24時間レース
1位	25点	38点	50点
2位	18点	27点	36点
3位	15点	23点	30点
4位	12点	18点	24点
5位	10点	15点	20点
6位	8点	12点	16点
7位	6点	9点	12点
8位	4点	6点	8点
9位	2点	3点	4点
10位	1点	2点	2点

*または1812km

15.3.2 ポールポジションのポイント

各競技会で「ポールポジション」を得たチーム、さらに各カテゴリーで当該車両のクルーを構成したすべてのドライバーに（追加車両および補足車両を除き、ハイパーポールにて各カテゴリーで車両が達成したベストタイム）追加ポイント1点が与えられる。

15.3.3 ポイントを獲得する権利がある競技参加者

選手権の公式エントリーリストに掲載された競技参加者のみが、選手権タイトルのポイントを獲得する権利がある。

本規則第3条2項5に規定される「追加車両」は、選手権タイトルのポイントを獲得することは認められず、各選手権競技会の順位認定の中ではその位置を保持するが、種々の順位認定については「表示されない」。

一般的に、選手権競技会に参加しているが、正規に登録されていない車両は、参加したそれぞれの競技会終了時点でその認定された順位を保持するが、選手権の種々のタイトルのポイントを獲得せず、様々な順位認定について「表示されない」。

15.3.4 レースが中断され再開できない場合

レースがレースディレクターによって中断され、再開できない場合は、フルコースイエロー（第14条5項）、あるいはセーフティカー（第14条6項）の手順に入っていない状態で先頭車両が2周回を満たしていない場合はポイントが与えられない。

先頭車両が2周回以上走行したが（フルコースイエロー（第14条5項）、あるいはセーフティカー（第14条6項）の手順に入っていない状態）レースの当初予定時間の75%を走破していない場合にはハーフポイントが与えられる。セーフティカー手順以外の周回で、首位車両が最低でも2周回を走破していなければならない。

先頭車両がレースの当初予定時間の75%以上を走破した場合はフルポイントが与えられる。

15.3.5 F I A年間表彰式への出席

F I Aが要求する場合、ハイパーカー世界耐久ドライバー選手権で1位となったドライバー、ハイパーカー世界チャンピオンの代表者、またF I Aに特に指名されたトロフィーの勝者があればその者は、F I Aの年間表彰式に出席しなければならない。

すべての競技参加者は、ドライバーが上述の表彰式に出席することを確実にするため最善の努力を尽くすこと。出席対象ドライバーおよび/あるいは競技参加者が欠席すると、「不可抗力」の場合を除き最大5万ユーロの罰金が課せられる。

15.3.6 W E C年間表彰式への出席

オーガナイザーが要請する場合、すべてのドライバー順位認定で1位、2位および3位となったドライバー、ハイパーカー世界チャンピオンの代表、さらに第15条2項に明記される異なるトロフィーの順位認定の上位3位の代表は、WEC表彰式に出席しなければならない。

すべての競技参加者は、ドライバーが上述の表彰式に出席することを確実にするため最善の努力を尽くすこと。出席対象ドライバーおよび／あるいは競技参加者が欠席すると、「不可抗力」の場合を除き1万ユーロの罰金が課せられる。

15.4 同点の競技参加者

15.4.1 賞典の授与

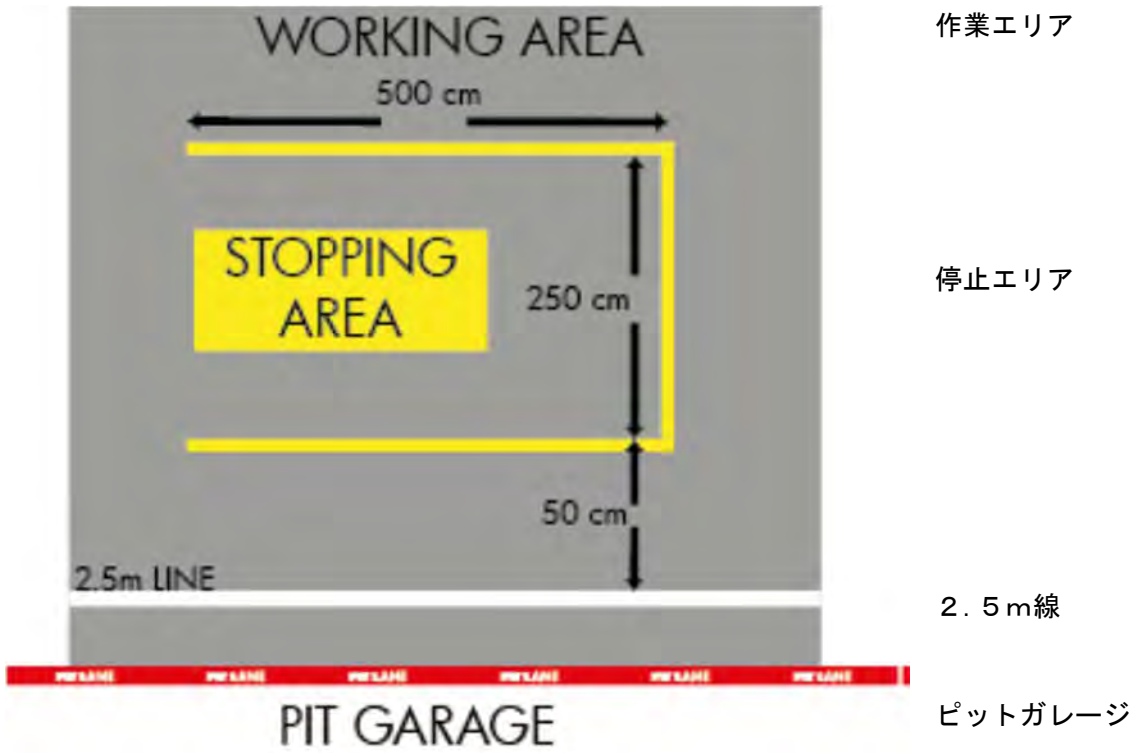
同点の競技参加者に認定順位に応じて与えられる賞典は、合算され、均等に与えられる。

15.4.2 選手権の上位の決定

複数のドライバー、製造者および／あるいはチームが同一ポイントでシリーズを終了した場合、選手権の上位は下記の方法により決定される。

- 1位の回数が一番多いもの。
- 1位の回数と同じ場合は、2位の回数が一番多いもの。
- 2位の回数も同数の場合は、3位の回数が一番多いもの、などのように勝者が決まるまで続ける。
- この手続きによっても結果を出すことができない場合、シーズン内で最も早く最上位の成績を得たドライバーが選手権1位となる。
- 以上の方法によっても結果が出ない場合には、同点を分ける基準は、参加した選手権の各競技会の決勝レースにて各車両が達成したベストタイムに従って勝者を決定する。
- 以上の方法によっても結果が出ない場合には、同点を分ける基準は、参加した選手権の各競技会の予選にて各車両が達成したベストタイムに従って勝者を決定する。
- この手続きによって結果を出すことができない場合、たとえば、最初に同順位となったドライバーおよび／または製造者が、選手権の順位認定の2列を占める。次に、次点のドライバーまたは製造者は当該順位認定において3位の認定とされる。FIAはそれにも関わらず、状況がそれを求め、スポーツの利益のため、適切と思われる基準に従って、それでもなお勝者を指定することができる。

第 1 図



付則 1 : 特別規則書

パートA (第2条2項参照)

1. ASNの名称および住所

XX

2. オーガナイザーの名称および住所

XX

3. 競技会の開催日および開催場所

XX

4. 書類検査および車両検査開始日時

XX

5. レースのスタート時刻

XX

6. 照会先の住所、電話番号、ファックスおよびEメール

XX

7. サーキットの詳細、以下を含んでいなければならない:

所在地および交通の案内:	XX
1周回の距離:	XX
レース時間:	XX
周回方向(時計回りか逆時計回り):	XX
コントロールラインに対するピットレーン出口の位置:	XX

8. サーキット内施設の正確な位置:

競技審査委員会室:	XX
レースディレクター室:	XX
F I A事務局:	XX
書類検査場所:	XX
車両検査場所、フラットエリアおよび重量計測場所:	XX
パークフェルメ	XX
ドライバーおよび競技参加者のブリーフィングルーム:	XX
チームマネージャーブリーフィング:日時:	XX
ドライバーブリーフィング:日時:	XX
公式通知掲示板*:	XX
優勝者記者会見室:	XX
プレスセンター:	XX
メディア登録センター:	XX

*すべての認定順位が走行セッションあるいはレース終了後20分に掲示される。

9. 付帯トロフィーおよび特別賞典のリスト(選手権の競技規則に明記されるものに加えて)

XX

10. ASNに指名された以下の競技会役員の氏名：

競技審査委員：	XX
競技長：	XX
競技事務局長：	XX
国内車両検査委員長：	XX
国内医師団長：	XX
<u>レスキューチーフ：</u>	<u>XX</u>

11. その他当該競技会に特有な事項**11.1 セッションの時間（第1条4.1参照）**

3回の計時プラクティスセッションは以下のように行われる：

- － 60分プラクティスセッションが1回
- － 90分プラクティスセッションが2回

予選1回が、以下のように設定される：

セッション	長さ	スタート	終了
LMGT3 予選	xx'	xx:xx	xx:xx
LMGT3 ハイパーポール	xx'	xx:xx	xx:xx
LMH 予選	xx'	xx:xx	xx:xx
LMH ハイパーポール	xx'	xx:xx	xx:xx

11.2 ウォームアップ（第1条4.1参照）

ウォームアップは行われない。

11.3 ポールポジション（第11条1.2参照）

「ポールポジション」はFIAにより公認されたサーキットに応じ、最前列の（右／左：確認される）とする。

11.4 レコナイズンスラップ（第11条2.2参照）

1回以上のレコナイズンスラップのため、ピットレーンは[時・分]に開き、[時・分]に閉鎖される。

フォーメーションラップは[時・分]にスタートする。

11.5 ハイパーポールタイヤ仕様（第6条5項4参照）

ハイパーカーカテゴリーのハイパーポールに使用されるタイヤ仕様は、(…)。

11.6 合同インタビューゾーン（第4条1項5参照）

<u>予選</u>	
<u>場所：</u>	
<u>日付：</u>	
<u>LMGT3：</u>	
<u>ハイパーカー：</u>	
<u>レース</u>	
<u>場所：</u>	
<u>日付：</u>	
<u>LMGT3：</u>	
<u>ハイパーカー：</u>	

パートB (F I A記入) 第7条3項参照

競技審査委員長 :	XX
国際審査委員 :	XX
レースディレクター :	XX
テクニカルデリゲート :	XX
プレスデリゲート :	XX
メディカルデリゲート :	XX
<u>F I A E</u> セーフティデリゲート :	<u>XX</u>
チーフタイムキーパー :	XX
競技審査委員会ドライバーアドバイザー :	XX
スポーティングデリゲート :	XX

および指名があれば、

オブザーバー (含複数) :	XX
アシスタント (含複数) :	XX

パートC 詳細な競技タイムテーブル

正しく記載完了された付則1とともにF I Aに送付される。

パートD オーガニゼーションアグリーメントおよび医務役務調査票

第2条2項参照 (F I A事務局より入手可能)

オーガニゼーションアグリーメント : 競技の遅くとも1ヶ月前までにF I Aに送付される。

医務役務調査票 : 国際競技規則付則H項に従い、競技の遅くとも2ヶ月前にF I A (メディカル部門) に送付されること。

パートE 保険 (第2条3項参照)

正しく記載完了された付則1とともにF I Aに送付される。

付則 2 : エントリーフォームと金融条件

1. エントリーフォームと締め切り

エントリーフォームは、次のリンクから入手できる：

<https://registrations.fia.com/wec>

2024年10月18日から。契約に従い申請書類は、記入し署名した上で原本を遅くとも2024年11月18日正午までの消印で以下の住所に郵送でプロモーターに返送されなければならない：

Le Mans Endurance Management
For the attention of Mrs Morgane Tizon
(モルガン・ティゾン氏宛)

FIA WEC
 27/33, Quai Alphonse Le Gallo
 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT
 FRANCE

応募書類の審査を依頼された選考委員会は、遅くとも2024年11月22日に会合を開く。

F I A連絡先：

FIA Geneva – WEC Department
 Chemin de Blandonnet 2 – CH 1215 Genève 15
 Fax: + 41 22 544 44 74

FIA Director of Circuit Sport Department: Mr Marek NAWARECKI
 (FIAサーキットスポーツ部門ディレクター：マレク・ナワレッキ氏)
 (mnawarecki@fia.com)

FIA Sporting Coordinator: Mr Sina AMIRDIVANI
 (FIAスポーツコーディネーター：シーナ・アミールディヴァーニ氏)
 (samirdivani@fia.com)

金額はすべて「VAT抜き」である。適用される現行の税法に従って、VATが加算される場合がある。

2. 参加費 (Participation fee) およびエントリー料 (Entry fee)

選手権の参加費は、エントリー料と技術費および消耗品の前払い金から構成される。

選手権のエントリー料は、1台あたり1競技につき27,500ユーロで、選手権の対象となる競技の数（ル・マン24時間レースを除く。第3条1.3を参照）を乗じた金額となる。競技参加者が参加しない場合、これらの料金は、競技審査委員会の裁量により、例外的な状況がある場合のみ払い戻される。

選手権への参加費に加え、ハイパーカー世界選手権、ワールドカップ・ハイパーカーチーム部門のタイトルのエントリー料は、次のとおり：

- ・ハイパーカーの場合：エントリーする製造者ごとに 538,000ユーロ
- ・ワールドカップ・ハイパーカーチーム部門の場合：競技参加者ごとに 143,500ユーロ

- ・ LMG T 3 の場合：ハイパーカーにエントリーしない製造者ごとに 326,000ユーロ、ハイパーカーにエントリーする場合 130,500ユーロ。

3. レースごとの競技参加者の参加費 (Participation fee)

選手権競技におけるレースごとの競技参加者の参加費は次のとおり：

- ・ 車両1台あたり1競技につき 50,800ユーロ
- ・ 消耗品およびその他の技術費用の前払いとして (天気予報サービスを含む)：
 - ・ 6時間レースの競技の場合 15,000ユーロ
 - ・ 8時間レースの競技の場合 20,000ユーロ
 - ・ 10時間レースの競技の場合 25,000ユーロ

4. 参加費 (Participation fee) の支払い

競技参加者ごとにカテゴリー1つにつき少なくとも1台の参加費は、エントリー書類の提出時に、次の住所のF I Aに銀行振込で支払わなければならない：

FIA
8, Place de la Concorde
75008 Paris (France)

銀行口座の詳細は次のとおり：

SG PARIS CENTRE ENT (02267)
 132 Rue Réaumur
 75002 PARIS

口座名義: FIA
 IBANコード: FR76 3000 3022 6700 0200 1171 295
 BIC: SOGEFRPP

競技参加者がエントリー締め切り前にプロモーターとF I Aに明確に要請し、競技参加者が同じカテゴリーに少なくとも2台の車両をエントリーする場合、遅くとも2025年1月17日までに各車両のエントリー料金の50%を支払うよう要求でき、各エントリー料金の50%の支払いは、エントリー締め切り日までに支払うことを要請することができる。この場合、残額はF I Aの銀行口座に支払わなければならない。支払われない場合、競技参加者はその後開催される選手権競技への参加を拒否される可能性がある。

5. 技術費 (technical costs) および燃料の前払い

選考委員会によって正式に選出されたすべての競技参加者は、燃料および天気予報サービスなどのその他の技術費の前払いとして、次の金額をプロモーターに銀行振込でのみ支払わなければならない：

ハイパーカーカテゴリーの場合：

- ・ 60,000ユーロ：2025年1月23日
- ・ 60,000ユーロ：2025年5月22日

LMG T 3カテゴリーの場合：

- ・ 50,000ユーロ：2025年1月23日
- ・ 50,000ユーロ：2025年5月22日

詳細は次のとおり：

Le Mans Endurance Management
BNP PARIBAS PAYS DE LA LOIRE
銀行コード: 30004
カウンターコード: 02408
口座番号: 00011707628 Key: 58
IBAN: FR76 3000 4024 0800 0117 0762 858
BIC: BNPAFRPPXXX

技術費および燃料の前払いとして使用されなかった金額は、シーズン最後の競技終了後に返金される。

付則 3 : 義務付けられる表記

1. 車両に貼り付けられる表示

一般規定

車両の提示は以下の状態でなければならない：

競技参加者ライセンスの国籍の旗 140×100mm をフロントボンネットに貼付していること。
この国旗のステッカーはオーガナイザーから支給されない。

プロモーターにより要求されるゼッケン番号とカテゴリーステッカーは、車検前に、すべてが所定位置になければならない（書面による承認がある場合は除く）。

レース番号のゼッケンベースとその他すべてのステッカー（カテゴリー、選手権ロゴ、ウェブサイトあるいはスポンサー）の配置は以下に示される通りであり、ここに補足として付けられているステッカー貼付案を参照のこと。

これに従わない場合は、競技参加者は与えられた指示に従うこと。

2. レース番号のベース

レース番号ベースは、競技参加者が車検の前に作成し取り付けなければならない。それらはすべての状況において見えていなければならない。

高さ 250mm×幅 350mm の 3 枚のゼッケンベース。必ず次の色を使用しなければならない：

- － ハイパーカー：Pantone 赤 485
- － LMG T3：Pantone グリーン 355C

側面のレース番号の 2 枚のゼッケンベースは、できる限り平坦な垂直面に貼付されなければならない。それらは前後のホイールの間に配置されなければならない。

車両のフロントに配置されるレース番号のゼッケンベースは、レースコントロールから確認が容易で、TVカメラが容易に映し出せる場所に配置されなければならない。

3. レース番号

これらは、登録終了までに競技参加者（1番～999番）が「先着順」に選ぶことができる。

登録期間終了までにレース番号の申請をしなかった競技参加者には、レース番号はシーズン全体について、プロモーターが割り当てる。

唯一の例外は、現在のハイパーカー世界チャンピオンであり、ゼッケン 1 を使用することを選択できる。その者が世界チャンピオンチームタイトルを保持しない場合、以前に割り当てられたナンバーは、次のシーズンでも当該者のために取り置かれる。

世界チャンピオンが 1 番の使用を希望しない場合は、他の競技参加者が 1 番の使用を希望することができる。

正確な割り当て方法と条件は、FIA WEC 商業協定に詳述されている。

割り当てられた番号は、各競技参加者が作成し、上記のレース番号のゼッケンベースに貼り付けなければならない。以下の規則を遵守しなければならない：

- 高さ：最大 180mm から 210mm まで
- 太さ：自由

色：自由。ただし、カテゴリーの背景色と対照的な独自の色でなければならない。

フォント：自由

数字は読みやすく、明瞭でシンプルなフォントを使用し、各カテゴリーの背景色と強い対照のものでなければならない。

番号の周りに最低20mmのクリアエリアを確保する。

競技参加者がレース番号のデザインを選択したくない場合は、以下の規則に従わなければならない：

高さ：21cm

太さ：4cm

色：白

フォント：Helvetica Neue Bold Condensed

夜間のレース、あるいは一部分が夜間のレースでは、車両は白色の蛍光体の電圧発光の背景（あるいはそれと同等なもの）を装備しなければならない。夜間に常に視認できるようにしなければならない。

車両が番号によって確認できない場合は、（昼間あるいは夜間）、レースコントロールにより停止させられる。

4. カテゴリーステッカー

これらはプロモーターによって配分され支給される。

赤：ハイパーカー 160×195mm

グリーン：LMGT3 180×180mm

ハイパーカーについては、3枚のカテゴリーステッカーが車検前に定位置に貼付されていなければならない。それらは車両の両側、フロントボンネットに、レース番号のゼッケンベース近くに貼付されなければならない。

LMGT3車両については、4枚のカテゴリーステッカーが車検前に定位置に貼付されていなければならない。それらは車両の両側、フロントボンネットおよび車両後部に、レース番号のゼッケンベース近くに貼付されなければならない（車両後部のステッカーは除く）。

5. 選手権ロゴのステッカー

選手権ロゴのステッカーはプロモーターによって支給され、車検前に定位置に貼付されていなければならない。

ハイパーカーおよびLMGT3車両は選手権ロゴのステッカーを貼付する場所として、高さ100mm×幅350mmの3箇所の空いた場所がなければならない。この場所は車両のフロント部分にあるレース番号のゼッケンベースの真上に配置されなければならない。

6. 選手権スポンサーあるいは競技スポンサーのステッカー

選手権プロモーターによる要請に応じ、選手権スポンサーあるいは競技スポンサーのステッカーが選手権プロモーターにより供給され、競技参加者は車検の前に、車両にそれらを貼り付けなければならない。

ハイパーカーおよびLMGT3車両は、選手権スポンサーあるいは競技スポンサーのステッカー貼り付けスペースとして、100mm（高さ）×350mm（幅）の平らで垂直な面に、可能な限

り2箇所の空きスペースを有していなければならない。この場所は、レース番号あるいは表示パネルのゼッケンベースの真上に配置されなければならない。

7. ハイブリッド車両のステッカー

これらはプロモーターが支給し、車検前に定位置に貼付されていなければならない。ハイブリッドプロトタイプは、高さ160mm×幅160mmの3箇所の空いた場所がなければならない。

8. FIA/ACOステッカー

競技参加者は、車両に、下記の寸法で任意に選択した場所へ、3枚のFIA/ACOステッカーの貼り付けが求められる。

- ・車両：180×61mm

ステッカーは、白または青のモノクロのものが、プロモーターより入手可能である。

9. ハイパーカー競技参加者のためのミシュランステッカー

ハイパーカーカテゴリーの競技参加者は、下記の図のようなミシュランのステッカーを最低6枚、車両に貼ることが義務付けられる。

ステッカーは、ハイパーカーカテゴリー唯一のタイヤサプライヤーであるミシュランから受け取ることができる。

競技参加者は、車両の前部（青色セクション）に、幅350mm以上のミシュランステッカー2枚、高さ200mm以上のミシュランマンデカール2枚、または幅500mmのミシュランステッカー1枚を貼らなければならない。

次に、車両の後部（黄色セクション）に、幅350mm以上のミシュランステッカー2枚、または高さ200mm以上のミシュランマンデカール2枚を貼らなければならない。

最後に、競技参加者は、幅350mm以上のミシュランステッカー2枚、または高さ200mm以上のミシュランマンデカール2枚（オレンジ色セクションの車の両側に1枚ずつ）を配置しなければならない。

ステッカー（ミシュランまたはミシュランマン）は、1つのボディワーク要素に貼らなければならないが、ボディワークの2つの要素にまたがって貼ってはならない。

ミシュランマンのデカールは、フロントホイールの近く、できるだけ高い位置、およびリアウィングのエンドプレート上に配置しなければならない。

エアインテークの上や、フロントスプリッターのような車体の平らな部分にステッカーを配置することは許可されない。

車両の両側に少なくとも1つのミシュランステッカーを貼ることが必須であり、ミシュランマンのデカールだけとしてはならない。

10. LMGT3競技参加者のためのグッドイヤー・ステッカー

LMGT3競技参加者は、以下の図面に従ってグッドイヤーのステッカーを車両に貼ることが

求められる。

ステッカーは、あらかじめ間隔が空けられ、単色（黒、白、またはグッドイヤーが合意し承認したもの）で、LMGT3カテゴリーの唯一のタイヤサプライヤーであるグッドイヤーから受け取ることができる。

グッドイヤーのステッカーを車両の両サイド（緑の部分）で（可能な場合は）LMGT3ステッカーの隣に2枚以上貼り、車両を横から見たときにできるだけ見えるようにすること。

2枚のグッドイヤー・ステッカーの大きさは、約450mm。

4枚のグッドイヤー・ステッカーも車両の各コーナー（黄色の部分）に配置し、できるだけ目立つようにすること。

4枚のグッドイヤー・ステッカーの大きさは、約300mm。

11. ドライバーおよびメカニックのレーシングスーツ・オーバーオールに取り付けられる表示

FIA世界耐久選手権およびル・マン24時間のワッペンは、FIA安全規定を守った上で、ドライバーとメカニックのオーバーオールに縫い付け／刺繍しなければならない。

本条項の違反の一切は、FIA WEC商業協定に従い制裁の対象となる場合がある。

ドライバーとメカニックのスーツ上ワッペンの取り付け位置は下記の図解の位置を守らなければならない。

すべての仕様は、プロモーターに要請しだい入手可能である。

ステッチ／刺繍／プリントワッペンの寸法は：135mm（長さ）×56mm（高さ）。

ドライバーおよびメカニックのワッペン位置：ワッペン2枚。



FIA WECハイパーカーフロント表示

(この図はステッカー貼付位置についての指示としてのみ有効)



Front:

- 2 Michelin logos minimum size 35 cm width (1 on each side of the lower body)
- or
- 1 Michelin logo minimum size 50 cm width
- or
- 2 Michelin Men decals minimum: height 20cm



Front area:

- 1 Race number
- 1 Official WEC sticker
- 1 Car category sticker
- 1 National flag
- 1 Hybrid identification sticker
- 1 FIAACO sticker

位置は許可されているエリア内で自由。車検にて認められなければならない。水平面に公式ステッカーは貼付不可(前方から見えなければならない)

ここには認められない
水平面には不可

スプリッター上に認められる国旗を除く

車両の両側に少なくとも1つのミシュランロゴステッカーを貼ることが必須であり、ミシュランマンのデカールだけとしてはならない。

位置は許可されているエリア内で自由。車検にて認められなければならない。エアインテークの上や、フロントスプリッターのようなボディワークの平らな部分にステッカーを配置することは許可されない。

FIA WECハイパーカーサイド表示

(この図はステッカー貼付位置についての指示としてのみ有効)

ハイブリッド識別ステッカー1枚を
車両の高い部分に



1 FIA / ACO Sticker

Side pod area:

- 車両カテゴリーステッカー1枚
- レースゼッケン
- レースゼッケンまたは表示パネルの上方に公式スポンサーステッカー

Rear:

- 2 Michelin logos minimum size 35 cm width
- or
- 2 Michelin Man decals minimum size 20 cm height (1 on each side of the rear part)



Sides:

- 2 Michelin logos minimum size 35 cm width (1 on each side)
- or
- 2 Michelin Man decals minimum size 20 cm height (1 on each side)



Front:

- 2 Michelin logos minimum size 35 cm width (1 on each side of the lower body)
- or
- 1 Michelin logo minimum size 50 cm width
- or
- 2 Michelin Men decals minimum: height 20cm



車両の両側に少なくとも1つのミシュランロゴステッカーを貼ることが必須であり、ミシュランマンのデカールだけとしてはならない。

位置は許可されているエリア内で自由。車検にて認められなければならない。エアインテークの上や、フロントスプリッターのようなボディワークの平らな部分にステッカーを配置することは許可されない。

FIA WEC LMGT3フロント表示

(この図はステッカー貼付位置についての指示としてのみ有効)



Corners:

4 Goodyear stickers of approximately 300 mm
(one on each corner)

GOODYEAR

Front area:

- 1 Race number
- 1 Official WEC sticker
- 1 Car category sticker

- 1 National flag
- 1 Hybrid identification sticker
- 1 FIA/ACO sticker

位置は許可されているエリア内で自由。
車検にて認められなければならない。
水平面に公式ステッカーは貼付不可
(前方から見えなければならない)

LMGT3について: レースゼッケンと公式WECステッカーは、フロントとサイドエリアに、このモデルと同様に貼付しなければならない。
車両カテゴリーステッカー1枚は、車両後部の後方から見える垂直なエリアに表示しなければならない。

位置は許可されているエリア内で自由。車検にて認められなければならない。

エアインテークの上や、フロントスプリッターのようなボディワークの平らな部分にステッカーを配置することは許可されない。

FIA WEC LMGT3サイド表示

(この図はステッカー貼付位置についての指示としてのみ有効)



1 FIA / ACO Sticker

Side pod area :

- 車両カテゴリーステッカー1枚
- レースゼッケン
- レースゼッケンまたは表示パネルの
上方に公式スポンサーステッカー

Sides:

2 Goodyear stickers minimum size 450mm
(one on each side)

Corners:

4 Goodyear stickers of approximately 300mm
(one on each corner)

位置は許可されているエリア内で自由。車検にて認められなければならない。

エアインテークの上や、フロントスプリッターのようなボディワークの平らな部分にステッカーを配置することは許可されない。

付則4：技術規則違反のペナルティ

TR：技術規則
SR：競技規則

No.	トピック	条項	予選	レース	
				発生数	ペナルティ
ハイパーカー					
1	スプリントあたりのエネルギー > BOP制限	5.1.1項&6.8項 (TR-LMH) 5.1.1項& 6.8項 (TR-LMDh) WEC コミッティの決定	-	1回目 2回目 3回目以降	ストップアンドゴー-100秒 ストップアンドゴー-200秒 ストップアンドゴー-300秒
2	最大放出パワートレインパワー > 技術規則およびBOP表の制限	5.1.2項 (TR-LMH) WECコミッティの決定	現在および次の周の タイムの取消	1回目 2回目 3回目以降	訓戒 ストップアンドゴー-5秒 ストップアンドゴー-30秒
	制限を超える最大EOSリカバリー	5.1.2項 (TR)			
	最大放出ERSパワー > 制限	5.3.2項 (TR)			
	ERS導入速度 < BOP制限	5.3.2項 (TR)			
	フロントおよび合計ブレーキ力伝達 > 制限	9.11項 (TR-LMH) 9.11項 (TR-LMDh)			
2*	最大放出パワートレインパワー > 技術規則および BOP表の制限+5%	5.1.2項 (TR-LMH) WECコミッティの決定	現在および次の周回の タイムの取消	1回目 2回目 3回目以降	ストップアンドゴー-100秒 ストップアンドゴー-200秒 ストップアンドゴー-300秒
3	ピット発進リライズ < BOP制限	未定	-	1回目 2回目 3回目以降	次のピットストップに5秒追加。 次のピットストップに10秒追加 次のピットストップに20秒追加
LMGT3					
4	スプリントあたりのエネルギー > BOP制限	6.5項 (TR-LMGT3) WECコミッティの決定		1回目 2回目 3回目以降	ストップアンドゴー-100秒 ストップアンドゴー-200秒 ストップアンドゴー-300秒
5	最大放出パワートレインパワー > 技術規則およびBOP表の制限	5.2項 (TR-LMGT3) WECコミッティの決定	現在および次の周回の タイムの取消	1回目 2回目 3回目以降	訓戒 ストップアンドゴー-5秒 ストップアンドゴー-30秒
5*	最大放出パワートレインパワー > 技術規則およびBOP表の制限 +5%	5.2項 (TR-LMGT3) WECコミッティの決定	現在および次の周回の タイムの取消	1回目 2回目 3回目以降	ストップアンドゴー-100秒 ストップアンドゴー-200秒 ストップアンドゴー-300秒
すべてのカテゴリ					
6	ピットストップ後、指定時間内データ転送	6.4.1項(SR)	-	1回目 2回目以降	警告 次のピットストップに5秒を追加
7	コックピット温度 > 制限	13.13項 (TR-LMH) 13.13項 (TR-LMDh)	-	1回目 2回目以降	警告 次のピットストップに20秒を追加
8	チームのCANチャネル不正		ラップタイム取消	常に	停止して修理
9	FIA/ACOセンサー信号エラー		ラップタイム取消	常に	停止して修理
10	いかなるセッションでも、いかなるイベントでも、非公認センサーの使用		レース中に30秒のストップアンドゴーを適用		
11	タイヤ空気圧がタイヤ製造業者の要件を下回る	6.5.3項(SR)	現在および次の周回の タイムの取消	1回目 2回目 3回目以降	ドライブスルー ストップアンドゴー-5秒 ストップアンドゴー-30秒

国際モータースポーツ競技規則第12条3項4の規定に従い、付則4に定められたペナルティには控訴することはできない。

レースの最後の30分間に違反が発生した場合、競技審査委員会の裁量によりペナルティが増加する可能性がある。

第2行の違反は累積される。

WECコミッティは、シーズンの最初の競技の前に公表される1つ以上の決定によって、この付則4を指定および補足することができる。

付則 5：タイヤに関する書類

1. RFIDカーステッカー

すべての車両には、特定の識別RFIDステッカーが装備されている必要がある。

本コースに出るたびに、車両に自身のステッカーが付いていることを確認すること。

情報と勧告

ステッカーの寸法：94mm×24mm。

ステッカーは、"L"と"R"の表示を守り車両の両側に配置する必要がある。

ステッカーは側面から見えなければならない。

ステッカーは垂直に配置しなければならない（短い側を水平）。

配置

オプション1：車軸に近い高さで後輪の前（下図の赤い部分）

オプション2：オプション1が不可能な場合（例えば、排気管に近接するなど）、車軸に近い高さで後輪の後ろ（下図の緑色の部分）

オプション3：テクニカルデリゲートは、車両の形状によって異なるポジションを決定することができる。

スペアパーツを別の車両に使用することができる場合、ステッカーを事前に貼付しないこと。

ボディワークの外装を維持するために、金属製構成要素のない薄い接着フィルムでRFIDステッカーを覆うことが許される。



2. タイヤリストの宣言に関する仕様

タイヤリストはエクセルファイル(.xls)でなければならない。

下記の通り、カテゴリーごとに1枚のシートを含む固有のファイルを提供すること。

HYPERCAR
LMGT3

各シートフレームは以下の通り：

タイヤ ブランド	車両 タイプ	チーム	タイヤ タイプ	位置	バーコード	TID	U11

タイヤブランド： タイヤメーカーのコード

M = MICHELIN

G = GOODYEAR

カータイプ： カテゴリー

HYPERCAR

LMGT3

チーム名： 専用タイヤの場合は自動車製造者名（専用でない場合は空欄）

タイヤの種類： タイヤの仕様

タイヤの仕様が A の場合は "A"

タイヤの仕様が B の場合は "B"

タイヤの仕様が C の場合は "C"

タイヤの仕様が D の場合は "D"

タイヤの仕様がインターミディエイトの場合："I"

ウェットタイヤの場合："W"

(フルウェット) タイヤの場合：FW

位置： "Rear" または "Front" (すべての位置の場合は空欄)

バーコード： バーコード番号

TID： TID 参照

U11： U11 の参照番号

どのような場合も、空欄をいかなる文字でも置き換えてはならない。

付則 6 : ピットレーンに関する一般的な安全ガイドライン

1. 安全に関する一般的な推奨事項

常に安全な方法でピットストップを完了し、ガレージを運営することはチームの義務である。以下のことを考慮に入れなければならない：

- エアボトルはしっかりと固定されていなければならない。
- 作業エリアおよびガレージ内では火花を発生させる可能性のある工具の使用は禁止されている
- 車両への介入の間を除き、作業エリアに工具がないこと。
- 競技中は、ガレージ、ピットレーン、グリッド上でのドライアイスの使用はいかなる時も禁止される。
- 追い越しの際の合図以外で、シグナルウォールの設置物がピットレーンやコースにはみ出してはならない。信号合図は点滅してはならない。
- ハイブリッド・エネルギー・リカバリー・システムを搭載した車両は、レッドライトを消し、グリーンライトを点灯して安全な位置にいなければならない。
- チームは、安全に関する競技役員の指示に従わなければならない。安全に関する指示は、抗議や控訴申し立ての対象とはならない。
- エンジンの始動の防止を車両センサーのみに頼りながら、ドライバーが始動指示を出すことを可能にするシステムの使用は一切禁止される。これには、「ドロップスタート」機能や「燃料カップリング」戦略などが含まれるが、これらに限定されない。エンジン（内燃機関および車軸にトルクを供給する電気モーター）の始動指示は、燃料補給またはその他の作業が完了し、安全条件が満たされた後、第 1 2 条に従ってドライバーが行わなければならない。
- ガレージ内でエンジンを始動させる際は、排気ガスをすべてガレージの外に排出し、人員から離れるように向け直さなければならない。公衆がいる場合は、排気ガスを公衆に向けることはできない。

2. ピット内の照明および電気設備

照明の光は、コース上のドライバーの妨げにならないよう、本コースへ下向きでレース方向に向けるか、ピット方向に向けなければならない。

独立燃料タンクおよび燃料配管から 3 m 以内に設置された電気設備は、スパーク防止型でなければならない。

ランプは低温かつスパーク防止型のものに限る。ハロゲンランプの使用は禁止されている。

3. ブラケット、配管支持、消火器

折りたたみ式のブラケット、空気または燃料の配管、あるいは照明の支持具は：

- 作業エリアの外側の境界を超えてはならない（第12条2.2）。
- 地面からの高さが2メートル未満にあってはならない。

ペナルティ：競技審査委員会の裁量による。

各競技参加者は、出場車両1台につき最低3本の消火器（少なくとも2本はガレージ内）を用意しなければならない。容量は5 kg / 6 リットル以上。粉末消火器とCO₂消火器が使用可能で、水性消火器が推奨される。

4. エアボトル

エアボトルは、保護カバーを外した後、しっかりと固定またはつなぎ止められていなければならない。また、バルブやレギュレーターの周囲の保護が恒久的に維持されていなければならない。

エアボトルの取り付け適合性および有効期限は、いつでも検査できる。

また、車両がコース上に出ていることが認められている間は、エアボトルへの充填あるいは別の容器への移し替えは厳禁である。

ペナルティ：競技審査委員会の裁量による。

5. シグナリングエリア

- a) シグナリングエリアは、車両ごとにピットの壁に明確に区切られていること。

設置物の最大寸法は以下の通りである。

- 高さ：コース面上2.20m。
- 幅：シグナリングエリアの壁に沿って2.50m。
- 奥行：ピット側のピットウォールから1.00m。

- b) 設置物とその取り付け部は、（トラック側の）壁と同一面を保たなければならない。

- c) これらの設置物に認められている記載は、競技参加者ライセンスに記載されている車両の銘柄名および／またはチーム名のみである。

- d) ドライバーに知らせるためのボード。

- スライド式または回転式でなければならない。
- 背景に色をつけることはできない（黒、グレー、白のいずれか）。
- ボード内の文字の色はチームが選択できるが、点滅するものであってはならない。
- ボードは、コース上を走行中に車両がシグナリングエリアの近くにいる場合に限り、取り出してドライバーに見せなければならない。

- e) 日よけ、パラソル、傘の使用は禁止。

- f) チーム員のみがその車両に割り当てられたピットウォールエリアに入ることができる。
- g) シグナリングエリア内に入ることができるのは、車両ごとに最大3名である。

6. カーコントローラーが使用するサイン

ピットストップ後の車両の解放を安全に行うために、競技参加者はピットウォールの後部手すりに、車両を出す責任のあるカーコントローラーが安全に解放できるようなマークやサインを貼ることができる。

ACOおよび／またはFIAの車検員は、危険を及ぼすと判断した場合、独自の判断でサインを撤去させることができる。

他のチームのサインの位置に不満があるチームは、いかなる場合でもそのサインに触れることはできない。

チームの近くに設置された標識が障害の原因となっている場合は、該当するチームが競技役員を呼んで対処しなければならない。

7. 機器に関する制限

外部電源（電気、空気圧など）を使用して作動する工具は禁止される（2つのホイールガンとエアジャッキ・カップリングを除く）。エアジャッキが故障した場合、ACO／FIA認定のエアバッグを使用して車両を持ち上げることができる。

電池を内蔵した工具は許可されるが、適切な腕章を着用した者が常に操作しなければならず、また放置されてはならない。

ピットレーンに気象計測器以外のいかなる種類のセンサーも設置することは禁止される。

8. 信号合図

公式情報は、国際スポーツ競技規則に規定された信号合図によってドライバーに伝えられる。競技参加者は主催者のものと類似した旗やライトを使用してはならない。

付則 7 : 人員の制限

1. 一般原則

これらの人員制限は、競技開始からレース終了まで、競技参加者のガレージ、トラック、オフィス、および技術業務のために予約されているすべてのエリアへのアクセスに関するものである。

シーズン開始時に、競技参加者には、関連する人員権限に対応する特定の識別システムが割り当てられる。

このシステムは、シーズンを通して維持され、ACOおよびFIAの指示に従って使用されなければならない。

WECコミッティは、コスト削減の精神に基づき、シーズン中に追加の制限や適応、および申告方法に関する調整を実施する場合がある。

ACOおよびFIAデリゲートは、競技参加者が付則7に記載された規則を遵守しているかどうかを調査する全権限を有する。

付則7はル・マン24時間レースには適用されない。

2. 運営スタッフ：定義

本付則に別途定められない限り、非運営要員（本付則第3条参照）および／または共通供給業者（本付則第4条参照）のリストに含まれない者は、運用スタッフの一員とみなされ、したがって、車両の機能に関連する運用に積極的に参加している者とみなされる。

3. 非運営スタッフ

非運営要員の人数には制限はないが、いかなる状況においても、車両の機能に関連する運用に直接的または間接的に関与してはならない。これは、ACOとFIAの単独かつ絶対的な裁量により判断される。

- － 製造者または競技参加者の経営陣（トップレベル）、チーム代表
- － ホスピタリティ（ゲストを含む）、モーターホーム、ケータリング担当者
- － スポンサー、マーケティング、メディア、広報担当者
- － 警備および物流担当者（例：スタッフの移動、トラック運転手。ただし、競技期間中のリムやタイヤの管理などに介入しない限り）。
- － ドライバー、そのマネジメント、およびそれらの医療スタッフ。

4. 共通サプライヤーの人員

共通サプライヤーの人員は、以下のとおり制限される：

- － タイヤサプライヤー：運営要員および非運営要員の人数に制限はない。ただし、運営要員は車両1台につき1名のみ割り当てることができ、該当するタイヤサプライヤーは申告書にその旨を明記しなければならない。
- － LMDhハイブリッドシステムサプライヤー：運営要員および非運営要員の人数に制限はないが、ACOとの事前合意を必要とする。これらの人員は、LMDh車両を使用する競技参加者に対し、いつでも技術支援を提供することができる。

— LMDhシャシー製造者：LMDhサポート専任の運営要員は5名に制限される。これらの要員は、LMDh車両を使用する競技参加者に対し、いつでも技術支援を提供できる。複数の要員が同時に車両に作業する必要がある場合は、競技デリゲートに書面で承認申請を提出しなければならない。非運営要員の数に制限はない。特定のハイパーカーサポート（例：ダンパー）以外の作業に割り当てられるサポート要員の数に制限はないが、申告はしなければならない。

5. 競技参加者の運営要員数

競技参加者のテクニカルエリア（ガレージ、トラック、ヴィラなど、ACOおよびFIAの裁量により決定）において許可される運営要員数は、以下のとおり制限される：

車両タイプ	スタッフ数
LMH - 2台	51
LMH - 1台	26
LMDh - 2台	50
LMDh - 1台	25
ERS無しLMH - 2台	46
ERSv無しLMH - 1台	23
LMGT3 - 2台	32

6. スタッフの申告

競技参加者（運営および非運営）、共通サプライヤー、およびLMDhシャシー製造者によって認定された人物は、WECコミッティから送付される申告リストに記入されなければならない。

競技参加者、共通サプライヤー、およびLMDhシャシー製造者は、WECコミッティが定める手順に従って、シーズン開始前にコミッティが公表する期限までに、正式に完成したリストを提出しなければならない。

上記の締め切りから競技の書類検査開始までの間、これらのリストを変更することは許可されず、競技審査委員会に報告される。不可抗力（病気、事故、家族の問題などを含むがこれらに限定されない）による交代は、競技の書類検査開始後、ACOおよびFIAの承認を得て、明確な理由がある場合に限り許可される。

エントリーした車両のタイプ（ERS付きまたはなしのLMH、LMDh、LMGT3）に従って申告リストが記入されなければならない。

運営スタッフがハイパーカー競技参加者およびLMGT3競技参加者の間で共有されている場合、当該スタッフは当該各競技参加者のリストに記載されなければならない。

7. 適用されるペナルティ

上記に違反した場合、競技審査委員会がペナルティを課すことができる。競技審査委員会は、本規則または国際競技規則より適用可能なその他のペナルティに加えて、次のレース（含複数）の人員数を削減し、さらに次のレース（含複数）の人員数に上限を設けることができる。

付則 8 : 燃料に関わる手順

1. 燃料

競技会期間中、競技参加者は各カテゴリーについて指定された、オーガナイザーが供給する燃料のみを使用しなければならない。燃料の仕様は、オーガナイザーに要求次第提供される。

2. 搭載

搭載に関する事項：適用される技術規則を参照。

3. 量、取扱および保管

各ガレージにて車両 1 台に認められる貯蔵燃料の最大量は 400 リットルである。この燃料はパドック側のドアの近くに保管されなければならない。消火器が燃料ドラム缶および／あるいは臨時タンクの近くに常設されなければならない。供給ドラム缶からポンプ輸送で独立型タンクに送られ、適用される技術規則に示される臨時タンクで充填がなされなければならない。

ピットにおいて、この臨時タンクによるものを除き、燃料の操作は一切認められない。唯一可能な例外は、燃料の取扱いに関するすべての安全規則が遵守されていることを条件とし、車両のタンク容量を管理することである。この検査は公衆のピットレーン活動中は一切行われぬ。

臨時タンクに移される時、あるいは独立型タンクに保管される時に、保管中の燃料の温度に影響を及ぼす過熱および／あるいは冷却のシステムは使用できない。

4. 燃料サンプルの採取：

燃料サンプルの採取が必要な場合、関連する技術規則に従い、シャシーから出る燃料ラインを使用して直接燃料を採取すること。

5. 手順：

全チームは、車検員の監視のもと、パークフェルメ内で各自の燃料タンクを使って燃料を抜き取ることができる。

手順の最後に、シャシーからエンジンに向かう燃料ラインに透明なラインを取り付け、車両燃料ポンプすべてを作動させなければならない。この手順の間、競技参加者はすべての燃料ポンプの供給電流を表示することが要求される。

6. 給油時の安全性と義務

6.1 給油中の一般的な権限と義務

燃料の操作はすべて規則を守って行わなければならない（消火器、オーバーオール、バラクラバ、ゴーグル、グローブ、シューズ、アンダーウェアなど）。

給油中は、ピットシャッター前の塗装ラインから：

- ドライバーは車両内に残ることができる。
- 給油口と排気口のカップリングを接続する前、および接続中、車両は電氣的にアースされ、給油装置と等電位的に接地されていなければならない。
- エネルギー再生装置（Hybrids-ERS）を搭載した車両は、安全な位置にいなければならない。レッドライト消灯、グリーンライト点灯。

ペナルティ：競技審査委員会の裁量による。

6.2 独立供給タンクの使用について

プラクティス走行およびレース中の燃料補給は、車両番号の記載されたピットの独立供給タンクを使用し、オーガナイザーが納入した燃料を用いて行わなければならない。車両のピットストップ中、給油作業を容易にするために給油装置を移動させることは禁止される。

ペナルティ：競技審査委員会の裁量による。

独立燃料タンクは、大気圧と大気温に保たれていなければならない。

ピットに保管されている燃料用のタンクは、すべて3気圧を保持できるものでなければならない。レース中、ピットでの燃料補給は、有効な技術規則に基づき、1ピットにつき1個の独立燃料タンクを使用して行わなければならない。

6.3 独立燃料タンクの充填

安全のため、給油の際は：

- 車両がまだ作業エリア内にあるときに、独立供給タンクに燃料を入れることは禁止される。
- 燃料注入の際には、燃料バウザー（給油装置）を等電位的にアースに接続しなければならない。

ペナルティ：競技審査委員会の判断による。

ベントホース内の燃料は、付則A（ハイパーカー）、付則2（LMGT3）および技術規則第8条に記載されている臨時タンクに注がなければならない。

- 最大容量6リットルの金属製の空容器で、燃料注入用のカプラーと臨時タンクに燃料を移すための自動閉鎖コネクタが装備されているものを使用する。

違反した場合は、競技審査委員会の判断により失格となる可能性がある。

付則 9 : ハイパーカーテスト規定

パート A - 前文

1 一般原則

- 1.1 これらのテスト規定は、各カレンダー一年の1月1日から12月31日まで適用される。ACO/FIAおよび／またはIMSAは、それぞれの規則の他の箇所で指定されているように、選手権固有のブラックアウト（テスト禁止）期間を追加する場合がある。
- 1.2 車両は、FIA WEC選手権および／またはIMSA選手権への参加のために各製造者によって公認された車両とみなされる。
- 1.3 本テスト規則の目的上、チームは FIA WECおよび／またはIMSA選手権にエントリーされた車両番号によって定義される。FIA WECでは、競技参加者は最大2チームを管理できる。
- 1.4 根本的な変更を除き、車両に公認車両からのわずかな逸脱および／または部品の差異がある場合、ACO/FIA/IMSAによってのみ決定される本テスト規定の目的では、その車両は別の車両とは見なされないものとする。このような決定は最終的なものであり、抗議や控訴の対象にはならない。
- 1.5 現行規則に含まれないテストについては、初回走行日の少なくとも15日前までにACO/FIA/IMSAに報告しなければならない。
- 1.6 製造者および／またはチームは、FIA WECおよび／またはIMSA選手権を除く他の選手権において、製造者が公認した車両でテストおよび／またはレース参加してはならない。
- 1.7 ACO/FIAおよび／またはIMSAによる調査の費用は、製造者および／またはチームに請求される場合がある。
- 1.8 車両が公認されると、FIA WECおよび／またはIMSA選手権いずれかに正式に参加した製造者およびチームにのみテストが許可される。
- 1.9 FIA WECおよび／またはIMSA選手権に特定のシーズンにエントリーしている製造者またはチームは、前カレンダー一年にテストを実施することができるが、そのようなテストはエントリーしたシーズンの割り当てに加算される。
- 1.10 許可されるテストの量は、タイヤの数量の割り当てとテスト日の割り当てによって制限される（詳細は以下のパートBで定義および説明される）。
- 1.11 製造者および／またはチームは、以下のサーキットでテストを行ってはならない：
IMSA選手権のサーキットでのトラック活動最終日の14日前。 FIA WEC開催サーキットの書類検査が開始される30日前。
- 1.12 FIA WECおよび／またはIMSA選手権の競技および認可テストへの参加は、以下に説明する割り当ての対象とはならない。
- 1.13 あらゆるテストは、以下に説明する条件に従って申告および承認されなければならない。ACO/FIAおよび／またはIMSAは、テストを承認する際に必要と判断した追加条件を課す場合がある。
- 1.14 ACO/FIAは FIA WECに参加するチームを束ねる当局であり、IMSAはIMSA選手権に参加するチームを束ねる当局である。共同承認が必要な場合は、共同回答が送信される。

- 1.15 申告および承認されたすべてのテストは、各選手権によって公開される。
- 1.16 テストの申告および承認の要求に関連する連絡先は、FIA WECのWECコミッティ: comite.wec@lemans.orgおよびIMSA選手権のポール・ワルター (Paus Walter) pwaler@imsa.com。両方の電子メール アドレスを、関連する通信連絡のコピーに含めなければならない。
- 1.17 テスト申告は、次のリンクにあるオンライン フォームを通じて行わなければならない：
<https://team.fiawec.com/login> -
2025 GTP & HYPERCAR TESTING REGISTRATION FORM をクリック。

2 タイヤの使用に関する規定

- 2.1 テストに使用されるタイヤは、本規則に従って、指定されたタイヤ製造業者によってのみ供給されなければならない。
- 2.2 本規則に別段の定めがない限り、テストは、対応する選手権の競技用に宣言された仕様のタイヤで実施されなければならない。
 競技参加者とタイヤ製造業者の合意により、2022年仕様の使用が許可され、1チーム1日あたり最大2セット（8本）のタイヤが使用可能となる。これらのタイヤは、2.3項で定義された割り当て範囲内にカウントされる。

競技参加者とタイヤメーカーの合意に基づき、開発用タイヤをチームあたり年間最大5セット（20本）まで使用することが認められる。これらのタイヤは2.3項に定められた割り当てにはカウントされず、当該チームに無償で提供される。

- 2.3 使用可能なドライ天候用タイヤの年間の最大割り当て数は、製造者とチームに対して決定される。

上記で定義されたテストに使用できるドライ天候用タイヤの最大数は、次のように定義される：

	年間割り当て（セット）		
	製造者 テスト	製造者 合同テスト	チーム テスト
LMH LMdH	120 (30)	48 (12)	84 (21)
LMH ERS無し	108 (27)	36 (9)	72 (18)

輸送用タイヤは、上記の割り当てにはカウントされない。

- 2.4 これらのタイヤは、いかなる方法であっても、製造者および／またはチームから別の製造者および／またはチームに販売または譲渡してはならない。

パートB - 定期テスト

3 製造者テスト

- 3.1 製造者とは、自動車を公認する製造者として定義される。製造者は、顧客チームの違反を含め、テスト規定に関連する違反に対して責任を負う場合がある。パートB、項目3で説明されているように、製造者のテストを顧客チームに依存する場合、製造者はテスト日をそれらのチーム間で公平に配分しなければならない。
- 3.2 製造者テストデーの制限は車両日数で表される。コース上の1台の車両は1日の消費に相当する。
- 3.3 この制限は製造者ごとに定義され、選手権固有のものではない。

- 3.4 製造者テストデーは、遅くともテスト初日（を含む）30日前の中央ヨーロッパ標準時午後2時までにそのテストを主催する当該製造者によってACO/FIAおよび／またはIMSAに申告されなければならない。このテストに参加するその他の製造者／チームは、テスト初日の5日前（その日を含む）の遅くとも午後2時（中央ヨーロッパ時間）までに参加を宣言しなければならない。かかるテスト日の再スケジュールは、代替日を探す時点ですべての関係者に通知されなければならない。最初のテスト日の5日前から、そのテスト日をキャンセルしたり、スケジュールを変更したりすることは禁止され、不可抗力の場合を除き、テスト日には割り当てに対して料金が請求される。
- 3.5 割り当ては製造者ごとに次のように制限される：
 - 2025年：2日間

4 製造者合同テストデー

- 4.1 製造者合同テストデーの制限は、製造者ごとの本コースレンタル日数で表される。これは、コース上の車両台数に関係なく、テスト1日あたり1日の本コースレンタル料金が製造者の割り当てに対して請求されることを意味する。
- 4.2 この制限は選手権固有のものである。
- 4.3 エントリーしたチームのみがこれらの製造者合同テスト（第1.6項に従う）に参加することが許可されるが、製造者合同テストデーへの参加はチームの割り当てにはカウントされない。
- 4.4 製造者合同テストデーを主催する製造者の車両を使用するチームは、そのテストに参加するよう招待されなければならない。製造者は資格のあるチームの参加を拒否することはできない。
- 4.5 製造者合同テストデーは、遅くともテスト初日（を含む）30日前の中央ヨーロッパ標準時午後2時までにそのテストを主催する製造者によってACO/FIAおよび／またはIMSAに申告されなければならない。このテストに参加するその他の製造者／チームは、テスト初日の5日前（その日を含む）の遅くとも午後2時（中央ヨーロッパ時間）までに参加を申告しなければならない。
- 4.6 これらのテストは、ACO/FIAおよび／またはIMSAの独自の裁量により認められる不可抗力または特別な状況を除き、キャンセルすることはできない。キャンセルされた場合、その日数は製造者の割り当てに対して請求される。
- 4.7 これらのテストは、ACO/FIAおよび／またはIMSAの承認を条件として、宣言されたテストごとに1回のみ再スケジュールすることができる。このような場合、製造者は遅くともテスト初日の5日前の中央ヨーロッパ標準時午後2時までにACO/FIAおよび／またはIMSAにリクエストを送信しなければならない。再スケジュールされたテストは、遅くとも再スケジュールされたテストの初日（を含む）14日前中央ヨーロッパ標準時午後2時までに製造者によって宣言されなければならない。ACO/FIAおよび／またはIMSAによって別段の承認がない限り、遅くとも再スケジュールされたテストの初日（を含む）5日前の中央ヨーロッパ標準時午後2時までにACO/FIAおよび／またはIMSAに確認されなければならない。その後再スケジュールされたテストが未使用の場合、その日数は製造者の割り当てに対して請求される。
- 4.8 割り当ては、製造者ごと、エントリーされた選手権ごとに次のように制限される：
 - 2025年：2日間

5 チームテストデー

- 5.1 チームテストデーの制限は車両日数で表される：コース上にある1台の車両は1日の消費に相当する。

- 5.2 この制限はチームごとに定義され、選手権固有のものではない。
- 5.3 チームは、コストを共有する目的で、そのチームが主催するテストに他のチームを招待することができる。これには、他のカテゴリーで競争するチームも含まれる。テスト日については、該当する場合、本規定に従って、招待チームと招待されたチームの両方の割り当てに対して請求されるものとする。参加者数がサーキットで許可される車両の最大数を超えない限り、どのチームも他のチームの参加を拒否する権利はない。
- 5.4 チームテストデーは、遅くともテスト初日（を含む） 30 日前の中央ヨーロッパ標準時午後 2 時までに主催チームによって ACO/FIA および／または IMSA に申告されなければならない。このテストに参加するその他の製造者/チームは、テスト初日の 5 日前（その日を含む）の遅くとも午後 2 時（中央ヨーロッパ時間）までに参加を宣言しなければならない。最初のテスト日の 5 日前から、テスト日のキャンセルやスケジュール変更は禁止され、テスト日は割り当てに対して不可抗力の場合を除き請求される。
- 5.5 割り当てはチームごとに次のように制限される：
 - 2025年：2日間

パートC - 承認が必要な試験

6 タイヤ製造者のテスト

- 6.1 ACO/FIA および／または IMSA の承認およびそれらが定める条件に従い、そのカテゴリーの指定タイヤ製造者はタイヤテストを組織することができる。
- 6.2 指定タイヤ製造者は、翌カレンダー年の 12 月 1 日までに ACO/FIA および IMSA 選手権の両方に適用されるテスト計画を ACO/FIA および IMSA に提出しなければならない。
- 6.3 ACO/FIA および／または IMSA は、指定されたタイヤ製造者に専用のテストセッションを開催するよう要求することができる。
- 6.4 ACO/FIA または IMSA の認可テスト、製造者テストデー、または製造者合同テストデーの一部ではないタイヤ製造者テストはチームテストに従うものとし、テストチームの割り当てにカウントされる。

7 特別テスト

- 7.1 特別テストとは、製造者またはチームによって組織されるテストまたは活動を意味し、これには、ロールアウト、直線テスト、風洞テスト、7ポストテスト、コマーシャル、VIP および／またはメディアセッションが含まれるが、これらに限定されない。
- 7.2 特別な状況や出来事のために ACO/FIA および／または IMSA によって承認されない限り、コース上の活動は最大 1 時間に制限される。
- 7.3 特別テストは ACO/FIA および／または IMSA の承認が必要であり、遅くとも特別なテストまたは活動が開始される 5 日前の中央ヨーロッパ標準時午後 2 時までに要求が受信されなければならない。特別テストの承認に関する ACO/FIA および／または IMSA の決定は最終的なものであり、ACO/FIA および／または IMSA は拒否の場合に正当な理由を提供する義務を負わない。
- 7.4 特別テストは、指定されたタイヤ製造者が供給し、ACO/FIA および／または IMSA の承認に従って輸送用タイヤに対して実施しなければならない。免除: ACO/FIA および／または IMSA からの確認後、機密タイヤはオフトラックテスト（プライベート風洞や 7 ポストテストセッションなど）に

使用できる。

8 認可されたテスト

- 8.1 ACO/FIAまたはIMSAによってスケジュールされた認可テストへの参加は、本テスト規定に記載されている他のテスト日の割り当てにはカウントされない。
- 8.2 ACO/FIAまたはIMSAの要求に応じて、認可されたテストへの参加が必須となる場合がある。
- 8.3 FIA WEC認可テスト、2025年：
- | | | | | |
|----------------------------|---|------------|---|--------------|
| 2月 <u>21</u> ～ <u>22</u> 日 | － | プロローグ | ＝ | <u>カタール</u> |
| 6月 <u>8</u> 日 | － | ル・マン・テストデー | ＝ | <u>ル・マン</u> |
| 11月 <u>9</u> 日 | － | ルーキーテスト | ＝ | <u>バーレーン</u> |
- 8.4 IMSA認可テスト、2025年：
- | | | |
|-----------------------------|---|-------------------------------|
| 1月 <u>17</u> ～ <u>19</u> 日 | － | <u>デイトナ・インターナショナル・スピードウェイ</u> |
| 2月 <u>11</u> ～ <u>13</u> 日 | － | <u>セブリング・インターナショナル・レースウェイ</u> |
| 12月 <u>15</u> ～ <u>17</u> 日 | － | <u>デイトナ・インターナショナル・スピードウェイ</u> |