

2023-2024 FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP

競 技 規 則

(2023 年 12 月 6 日付発行版仮訳)

目 次

競技規則

1) 規 定	1
2) 一般的合意事項	1
3) 一般条件	1
4) ライセンス	2
5) 選手権競技	2
6) フォーミュラ E 世界選手権	3
7) デッドヒート（同着）	4
8) プロモーター	4
9) 競技の組織	5
10) 保 険	5
11) F I A 派遣委員（デリゲート）	5
12) 競技役員	6
13) 競技参加申請	7
14) パス	9
15) 競技参加者への指示と通知	9
16) 事件	9
17) 抗議および控訴	11
18) 罰 則	12
19) ドライバーの変更	12
20) 運 転	12
21) 車両の外装	13
22) 走路テスト	14
23) ピット入口、ピットレーンおよびピット出口	15
24) 車両検査および書類検査	17
25) 選手権でのタイヤ供給とタイヤ制限	18
26) 重量計測	20
27) 車両および要員の一般要件	21
28) スペアカー、モーター、バッテリーおよびギアボックス	23
29) 電力、充電	25
30) 一般安全規定	25
31) プラクティスセッション（フリー走行および予選）	27
32) フリー走行	28
33) 予選セッション	29
34) 予選後のパークフェルメ	31
35) グリッド	31
36) スタート手順	32
37) レース	35
38) セーフティカー	38
39) フルコースイエロー「FCY」	40
40) レースの中断	41

41) レースの再開	42
42) フィニッシュ	43
43) パークフェルメ + 隔離エリア	44
44) 順位	44
45) 表彰式	44
46) レース後の記者会見、およびプロモーション	45
付則 1 競技規則第 9 条に要求される情報	46
付則 2 PODIUM CEREMONY (表彰式)	49
付則 3 ORGANISATION RULES (運営規定)	52
付則 4 TEAM BRANDING MANUAL (チームブランディングマニュアル)	58
付則 5 ATTACK MODE (アタックモード)	73
付則 6 パス	74

2023－2024年フォーミュラE競技規則

序文

F I Aは、「F I AフォーミュラE世界選手権（以下、選手権という）」を組織し、そのすべての権利を有する。選手権はドライバーに対する選手権と、チームに対する選手権の2つの世界選手権から成る。フォーミュラEレースはフォーミュラEカレンダーに含まれる。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、これら選手権を統括する規則を遵守し、適用実行する。

1) 規定

- 1.1 本競技規則の正本は英語版とし、その解釈に関して論議が生じた場合には英語版が用いられる。本文中の見出しは参照を容易にするためのものに過ぎず、競技規則の一部を形成するものではない。本競技規則の変更は国際モータースポーツ競技規則（以下、国際競技規則）第18条2項に従ってなされなければならない。
- 1.2 本競技規則は、F I A ウェブサイト(www.fia.com)に公開された時点より発効し、すべての以前の競技規則に取って代わる。

2) 一般的合意事項

- 2.1 選手権に出場するすべてのドライバー、競技参加者および競技役員は、自身とその従業員、代理人および供給業者が、国際モータースポーツ競技規則（以下、国際競技規則）、F I A一般規定（General Prescriptions）、技術規則、財務規定および本競技規則におけるすべての規定内容ならびにそれらの補足、または改正されたものすべてを「規則」として遵守させる義務を負う。
- 2.2 選手権およびその各競技は、本規則に従いF I Aが統轄する。競技会とは、選手権の対象となる、その年のF I A国際競技カレンダーに登録された競技会すべてを言い、車検および書類検査の予定時刻より開始され、すべてのフリー走行、予選、決勝自体を含み、国際競技規則の条項で定められた抗議提出最終時刻か、国際競技規則の条項で定められた技術または競技の確認証明がなされた時刻の何れか遅い時刻を持って終了する。
- 2.3 競技とは、選手権の対象となる、その年のF I A国際競技カレンダーに登録された競技すべてを言い、車検および書類検査の予定時刻より開始され、すべてのフリー走行、予選、決勝（複数含む）自体を含み、国際競技規則の条項で定められた抗議提出最終時刻か、国際競技規則の条項で定められた技術または競技の確認証明がなされた時刻の何れか遅い時刻を持って終了する。
- 2.4 特別な国内規則を適用する場合は、国際カレンダー登録申請時にその申請書の原本に添えてF I Aに申請しなければならない。こうした特別な規則はF I Aの承認を得てはじめて競技に適用することができる。F I Aはすべての申請競技参加者が、エントリー締め切り前にそのような特別な規則について知らされることを確実にする。

3) 一般条件

- 3.1 自チームのすべての関係者に、国際競技規則、F I A一般規定、技術規則、競技規則および組織上の規定を確実に遵守させることは、競技参加者の義務である。

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。代理人が競技に直接出席できない場合、その者は書面で自分の代理人を指名しなければならない。

競技全体の期間を通じ、競技のいかなる時でも、参加車両に求められる事項が遵守されているこ

とを保証することは、その車両の担当者の責任であり、かつ競技参加者との共同責任でもある。

- 3.2 競技参加者は競技を通じ、自己の車両が技術規則や安全規定に適合していることを保証しなければならない。
- 3.3 車両検査に車両を提示することは、当該車両がすべての規則に適合していることを暗に申告したものとみなされる。
- 3.4 競技会に関わるすべての関係者は、パドック、ピット、ピットレーン、またはコース上に入る時に、適切なパス（クレデンシャル）を常に正しく身につけていなければならない。
- 3.5 各競技参加者は、遅くとも登録時までに、F I A環境認定プログラムで最低3つ星評価を保持していなければならない。初めて選手権に参加する競技参加者には、F I Aにより3つ星評価を取得するまでの最大1年間の免除が与えられる場合がある。
- 3.6 競技参加者、ドライバー、ASN、プロモーター、主催者、ボランティア、および競技役員は、国際競技規則の付則H項の補足10（高電圧作業の安全性）に従わなければならない。それらの者はF I Aからの要求に応じて、F I Aが必要と判断する遵守の証拠を提出しなければならない。

4) ライセンス

- 4.1 選手権に参加する、すべての競技参加者および競技役員は、現在有効なライセンスを所持していなければならない。
- 4.2 選手権に参加する競技参加者の名前は、競技参加者ライセンスに記載されている名前と同じでなければならない。競技参加者ライセンスは、特定のシーズンの2カレンダー年にわたって同一に更新されなければならない（競技参加者の名前と発行ASN）。
- 4.3 選手権に参加するドライバーは、F I A e-ライセンスを所持していなければならない。e-ライセンスの申請は、申請者が毎年F I Aに提出しなければならない（国際競技規則の付則L項によるF I A e-ライセンスの定義）。
- 4.4 ドライバーは、現在有効なメディカルサティフィケートも所持しなければならず、それは競技者ライセンスあるいは添付書類のいずれかに含まれること。
- 4.5 第16条3項に基づいて適用されるペナルティに加え、競技審査委員会はドライバーのe-ライセンスにペナルティポイントを課することができる。ドライバーに12ポイントのペナルティポイントが加算された場合、次の競技会ではライセンスが停止され、その後、ライセンスから12ポイントが削除される。

ペナルティポイントは 当該ドライバーのe-ライセンスに12ヶ月間残り、その後は課されてから12ヶ月が経過した日にそれぞれ削除される。
- 4.6 第32条6項に従って競技のフリー走行セッションに参加するドライバーは、国際競技規則の付則L項に定義されているいずれかのe-ライセンスを保持していなければならない。
- 4.7 選手権プロモーターが主催する公式テストに参加するルーキーの最低ライセンスグレードは、国際グレードBとする。国際グレードCライセンスを取得し、シングルシーターカテゴリーで実績のあるドライバーは、F I Aの事前承認を得て認定される場合がある。

5) 選手権競技

- 5.1 競技には、現行のF I A技術規則に定義されたフォーミュラE車両のみが参加できる。

- 5.2 各競技は、制限付国際競技の格式を有する。
- 5.3 競技は、すべてのプラクティスセッションおよび決勝レースを含む。
- 5.4 選手権の競技会数は最多18戦、最少6戦とする。
- 5.5 競技には1つまたは2つのレースが含まれる場合がある。2つのレースが含まれる場合、競技はシェイクダウン（各競技の前に確認される）と2日目のフリー走行セッション1回のみを除き、同様の形式で2日に分割されなければならない。
- 5.6 第36条13項に規定するスタート合図から第42条1項に規定するレース終了合図までのレースの距離は、各競技の21日前にFIAによって公表される。ただし、FIAは周回数に関する決定をいつでも変更する権利を保持する。

予定されたレース距離と「追加ラップ」が完了するまでに75分が経過した場合、75分間が終了したラップに続く周回の終了時に先頭車両がコントロールライン（ライン）を横切ったときにレース終了の合図が表示される。ただしこれが、予定周回数を超えない場合に限る。以下の状況の場合にのみ、上記の例外が認められる：

- a) レースが中断された場合（第40条を参照）、予定の周回数を超えないことを条件に、最大総レース時間3時間プラス1周まで、中断の長さがこの時間に追加される。

- 5.7 競技の最終リストは、競技参加者の登録期間開始までにFIAから発表される。
- 5.8 競技開催日の3ヵ月前を過ぎてから書面をもってFIAに中止が通告された競技は、FIAによってそれが不可抗力による中止であったと判断されない限り、翌年の選手権に含まれることは考慮されない。
- 5.9 競技は、レース番号が12（台）に満たない場合には中止することができる。

6) フォーミュラE世界選手権

- 6.1 フォーミュラE世界選手権のドライバーに対する選手権タイトルは、選手権のすべての競技の結果を考慮し獲得したすべてのポイントの合計が最も多いドライバーに与えられる。
- 6.2 フォーミュラE世界選手権のチームタイトルは、競技参加者の2名のドライバーで獲得した累積ポイントが最も多い競技参加者に与えられる。
- 6.3 両タイトルともに各レースで次のポイントが授与される。

順位：ポイント

- 1位： 25ポイント
 2位： 18ポイント
 3位： 15ポイント
 4位： 12ポイント
 5位： 10ポイント
 6位： 8ポイント
 7位： 6ポイント
 8位： 4ポイント
 9位： 2ポイント
 10位： 1ポイント
 ポールポジション：3ポイント

ポールポジションのドライバーがすべてのデュエル（準々決勝、準決勝、決勝デュエル）で計測ラップを完走しなかった場合、ポールポジションポイントは授与されない。例外的なケースとして、ポールポジションのドライバーが自身の制御外的手段により決勝デュエルでのタイム達成を妨げられた場合、競技審査委員会はドライバーにポールポジションポイントを与えることを認める場合がある。

最速ラップ：1ポイント。レース終了時点で上位10位に順位認定されていないドライバー（第44条を参照）は、最速ラップに対して与えられるポイントを受け取る資格がない。

競技が2つのレースで構成される場合、上記のポイントは同じ種類のセッションごとに同様に付与される。

6.4 予定されたレース距離を完走できない場合、以下の基準に従って各タイトルのポイントが与えられる：

- a) 先頭車両が2周末満しか完了していない場合、ポイントは与えられない。
- b) 第6条4項c) および第6条4項d) に詳述されている場合、セーフティカーやFCYの介入なしに先頭車両が最低2周を完了していない限り、ポイントは与えられない。
- c) 先頭車両が2周を超えて走行したが、当初のレース距離の75%未満しか完了していない場合、ハーフポイントが与えられる。
- d) 先頭車両が当初のレース距離の75%以上を完走した場合、フルポイントが与えられる。

6.5 FIAより要請があった場合、選手権で1位、2位、3位となったドライバーおよび優勝チームのチーム代表者は、FIAの年間表彰式に出席しなければならない。欠席したドライバーまたは競技参加者には、最大50,000ユーロの罰金が科せられる。

7) デッドヒート（同着）

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

7.2 複数のドライバーまたは競技参加者が、レース後にポイントが同じであった場合、あるいは同一ポイントでシリーズを終了した場合、選手権の上位者（いずれの場合も）は下記の方法により決定される。

- a) レースで1位の回数が一番多いもの。
- b) 1位の回数が同じ場合は、2位の回数が一番多いもの。
- c) 2位の回数も同数の場合は、3位の回数が一番多いもの、などのように勝者が決まるまで続ける。
- d) 以上の方法によっても結果が出ない場合には、FIAが適切と思われる基準に従って勝者を決定する。

8) プロモーター

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

9) 競技の組織

- 9.1 各主催者は、ASNを介して、付則1、パートAに記載されている情報を、競技の少なくとも60日前までに、詳細なタイムテーブルおよび以下（付則1のパートCおよびD）に記載されている組織協定と共に、および国際競技規則の付則H項に基づく医療役務調査票を競技の少なくとも2ヶ月前に、少なくとも英語でFIAに提供するものとする。付則1のパートBはFIAによって完成され、競技の30日前までに関係のASNに返送される。各競技は競技の主催者、開催国のASN、およびFIAの間で締結された組織協定に従って組織される。

各競技にFIAよりビザが発行されるが、本規則にて要求されているすべての書類が前述の定められた期日までにFIAに送付され、それらが選手権に適用される規則に合致していることが条件とされる。各競技は、これらの書類に厳密に従って組織されなければならない。

ENEC（電力・新エネルギー選手権委員会）が必要と判断した場合、ENECが規定する制限時間内に同じサーキットで開催される国内または国際競技で、ENECが指定したオブザーバーによって、新しいサーキット、または翌年のカレンダーにエントリーされたサーキットの視察が実行される場合がある。この視察の後、オブザーバーは競技に関する報告書を起草する。この報告書は次にENECに提出され、ENECはその競技がそのサーキットで開催されるFIA世界選手権競技として十分に高い水準であるかどうかを決定する。

10) 保険

- 10.1 競技のオーガナイザーは、すべての競技参加者とその関係者とドライバーに、第三者保険を付保しなければならない。
- 10.2 競技の30日前までに、オーガナイザーは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作成し、ASN経由でFIAに送付しなければならない。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。この保険証券は、英語に加えてその国の言語で記載され、競技参加者が閲覧できること。
- 10.3 オーガナイザーにより加入される第三者保険は、競技に参加する競技参加者やその他の個人、または法人がすでに加入している個別の保険に加えて付保されるもので、既得権を侵害するものであってはならない。
- 10.4 競技に参加するドライバーは互いに第三者とはならない。

11) FIA派遣委員（デリゲート）

- 11.1 FIAは各競技に下記のデリゲートを任命する。

- a) テクニカルデリゲート
- b) テクニカルデリゲート補佐
- c) メディアデリゲート
- d) メディカルデリゲート
- e) セーフティカードライバー
- f) ピットレーンデリゲート

g) スポーティングデリゲート

h) e-セーフティデリゲート

i) 環境オフィサー

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

11.3 F I A によって任命されたテクニカルデリゲートは車検に責任を持ち、その権限は競技車検委員をも包含するものである。

1 2) 競技役員

12.1 下記の競技役員が F I A によって任命される。

a) レースディレクター

b) 競技審査委員会事務職

c) 副レースディレクター

d) スターター

e) 競技審査委員会委員長

f) オーガナイザーと国籍を異にする第二の国際競技審査委員

g) 競技審査委員会へのドライバーアドバイザー

国際競技規則の第 1 1 条 3 項 2 に従い、競技審査委員会はその委員長の権限下の団体として職務を果たす。

12.2 下記の競技役員が F I A 競技（含複数）専用に A S N により任命され、その氏名は付則 1 パート A を F I A に送付すると同時に F I A に送付されなければならない。

a) 競技審査委員会

b) 競技長

c) 大会事務局長

d) 国内車検委員長

e) 国内医師団長

f) レスキューチーフ

12.3 競技長はレースディレクターと常時協議しながらその役務を遂行する。レースディレクターは以下の事項について優先権限を有し、競技長はレースディレクターの明確な同意を得てのみ以下に関する命令を下せるものとする。

- a) プラクティス（フリー走行、公式予選）、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。
- b) 国際競技規則または競技規則に従って車両を停止させること。
- c) プラクティスの中断。
- d) スタート手順
- e) セーフティカーの使用

12.4 レースディレクター、競技長、テクニカルデリゲートおよび競技審査委員会は、遅くとも国際競技規則および本規則第2条3項で決められている競技の開始からサーキットに居なければならない。競技審査委員会は、最終車検および国際競技規則第13条3項に従う抗議手続き終了より前に去ってはならない。

12.5 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、常時競技長、テクニカルデリゲートおよび審査委員長と無線で連絡がとれる状態にななければならない。これに加え、競技長はレースコントロールにいて、全マーシャルポストと無線連絡をとれる状態にななければならない。選手権プロモーターは無線機材が正常に機能していることに責任を負う。

13) 競技参加申請

13.1 選手権で競技するための申請は2023年9月18日までにプロモーターへ提出しなければならない。

申請書類一式は、完全に記入され署名され、以下の住所に遅くとも2023年9月18日消印で正本が選手権プロモーターに郵送されなければならない。

FORMULA E OPERATIONS
3 Shortlands, 9th Floor
Hammersmith
London W6 8DA
United Kingdom

13.2 申請には以下のものを含むこと。

- a) 申請者が規則を読み、理解し、自分自身はもとより選手権への参加に関わるすべての者を代表して、それを遵守することの確証。
- b) 競技参加者の名称。
- c) 競技車両の銘柄。
- d) パワートレインの銘柄。
- e) 申請者が、申請時に登録した車両台数とドライバーの人数とをもって各競技に参加することの保証。
- f) 会社の規模、資金状況、および規定された義務事項を果たすべき能力についての情報。
- g) 会社の所有権構造に関する情報。

13.3 選手権には最大12の競技参加者までが認められる。

- 13.4 選手権に選出された競技参加者の最終リストがF I AフォーミュラEコミッティにより認証される。そのために、すべての申請は選手権プロモーターによりF I Aへ提起され、各申請書類一式には上記第13条2に一覧される情報詳細が記載される。これらの申請は、F I Aにより調査され、その絶対的裁量によって、受理または拒否される。

F I Aは選考を通過した競技参加者のリストを2023年10月2日かそれ以前に発表するが、それに先立ってまず審査を通過しなかった申請者が通告される。期間外申請者は個別に考慮される。

選考を通過した競技参加者は、2023年10月16日から、F I Aウェブサイトから利用可能なエントリーフォームを使用し選手権に登録するよう案内される。登録は2023年10月20日に締め切られる。競技参加者は、遅くとも2023年10月20日までにF I Aに参加費（第13条5に明記される）を全額支払い、それがなされるまでは正式に選手権に認められたとはみなされない。

F I Aは、期日前に上記料金が支払われない場合、エントリーを拒否する権限を留保する。

選手権に参加が認められた競技参加者には2つのスタート競技番号が割り当てられ、参加選手権に有効となる。各競技者は、2023年10月2日から2023年10月6日までに希望する番号をF I Aに通知しなければならない。F I Aは遅くとも2023年10月20日までに各競技者に割り当てられた番号のリストを確認する。

紛争が生じた場合、競技参加者には前シーズンにすでに割り当てられていた番号が優先される場合がある。

N o.1 は、前年に選手権を獲得したドライバーに自動的に割り当てられる。現チャンピオンには、このN o.1 を使用するオプションがある。

メインリストで選考された競技参加者の1名が拒否または棄権した場合、1名以上の代替競技参加者は5日以内に申請を確認するよう求められる。

- 13.5 1シーズン1競技参加者のエントリーフィーは123,030ユーロである。競技参加者ごとのシーズンあたりの監査料は35,000ユーロである。このエントリーフィーおよび監査料は、選手権にて競技するためのエントリー時に支払わなければならない。

- 13.6 各競技参加者は選手権に2名のドライバーをエントリーしなければならず、それぞれが1台の専用車両を有し、1名以上のリザーブドライバーをエントリーすることができる。

エントリー予定ドライバーが本競技規則の要件を満たしていることの確認、各ドライバーの氏名および戦歴、当該年のドライバーライセンスの写し、有効なe-ライセンス申請および各ドライバーのIDカードあるいはパスポートの写しを、2023年12月18日までにF I Aに送付しなければならない。

- 13.7 F I Aは、ドライバー名を含むシーズンエントリーリストを遅くとも2023年12月18日までに公表する。

- 13.8 国際競技規則第2条6項4.b.iに従い、各競技参加者はエントリー時に次のことを宣言しなければならない：

- ・ チーム代表
- ・ CEOまたは同等の者
- ・ 最高財務責任者または同等の者
- ・ スポーティングディレクター（任命のある場合）
- ・ テクニカルディレクター（任命のある場合）

- ・ チームマネージャー
- ・ レースエンジニアまたは同等の者（競技参加者ごとに2名）

上記の各人員は、FIAが提供する「スタッフ宣言」に個別に署名が求められ、遅くとも2023年10月20日までに正式に署名してFIAに返送する。

競技参加者の組織の変更により上記スタッフのリストが変更された場合、競技参加者は当該変更後7日以内にその旨をFIAに通知しなければならない。

- 13.9 FIAの意見により、競技参加者が選手権の水準にふさわしいやり方でチームを運営することができない、もしくは何らかの形で選手権の評判を落とすと判断された場合、FIAは、当該競技参加者を直ちに選手権から除外することができる。
- 13.10 競技参加者は、選手権のすべての競技（再スケジュールされた競技を含む）に参加することを約束する。
- 13.11 FIAは、エントリー締め切り日までに、エントリー申請を行った競技参加者が6つに満たない場合、選手権を取り消す場合がある。
- 13.12 選手権にエントリーしたドライバーで、出場できない競技がある場合は、当該競技の最初の車検終了までに、その旨をFIAに書面にて通知しなければならない。

14) パス

- 14.1 FIAの合意を得て、選手権プロモーターが発行するもの以外、本規則付則6に従い、いかなるパスも発行あるいは使用することはできない。パスは発行された本人のみが発行された目的のためにのみ使用できる。パーマネントパスが許可される。

15) 競技参加者への指示と通知

- 15.1 競技審査委員会あるいはレースディレクターは、国際競技規則に従った特別な回覧によって競技参加者に指示を与えることがある。これらの回覧はすべての競技参加者に配布され、競技参加者は署名をもって受理を認める証明をしなければならない。
- 15.2 プラクティスおよび決勝レースのすべての順位と結果、ならびに競技役員によるすべての決定事項は、デジタル公式掲示板に掲示される。
(<https://results.fiaformulae.com/>)
- 15.3 特定の競技参加者に関する決定や通知は、その決定後25分以内に当該競技参加者へ通知されなければならない。また、その通知の受け取りの証明がされなければならない。

16) 事 件

- 16.1 「事件」とは1人または複数のドライバーを巻き込んだ出来事、あるいは一連の出来事、あるいはドライバーまたは競技参加者による行為で、レースディレクターから競技審査委員会に通知された以下に該当するもの（あるいは、審査委員会によって指摘され、その後に調査されたもの）をいう。
- a) 本競技規則40条に基づきレースの中断を必要とするもの。
 - b) 本競技規則もしくは国際競技規則を侵害するもの。

- c) 1台以上の車両の反則スタートを引き起こしたもの。
- d) 衝突を起こしたもの。
- e) ドライバーのコースアウトを強いるもの。
- f) ドライバーによる正当な追い越し行為を妨害するもの。
- g) 追い越しの最中に他のドライバーを不当に妨害するもの。
- h) 技術規則第 7 条 6 項に規定されている電力消費量を超える結果となった場合。
- i) 高電圧作業の安全性（国際競技規則付則H項の補足 10）に関する規定と手順を遵守しなかった。

- 16.2 a) レースディレクターによる報告や要請に基づいて、事件に関係しているドライバーにペナルティを課すかどうかの決定は、競技審査委員会の裁量に任される。
- b) 競技審査委員会が事件を調査中である場合は、事件に関与したドライバーの所属するすべての競技参加者に伝えるメッセージが、可能である場合には、計時モニターに告示される（サーキットにその設備がある場合）。
そのようなメッセージがレース終了後 25 分以内に告示される、あるいはその時間内に当該全競技参加者にメッセージが伝えられることを条件に、当該ドライバーが競技審査委員会の同意を得ずにサーキットを離れることは禁止される。

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

- a) 5 秒タイムペナルティ。
ドライバーが次にピットストップ（またはアタックチャージ）のためにピットレーンに入るときに、車両の作業を行う前に少なくとも 5 秒間その位置で停止しなければならない。レース終了前にそれ以上のピットストップ（またはアタックチャージ）を行わない場合、当該ドライバーの合計経過時間に 5 秒が加算される。
- b) 10 秒タイムペナルティ。
ドライバーが次にピットストップ（またはアタックチャージ）のためにピットレーンに入るときに、車両の作業を行う前に少なくとも 10 秒間その位置で停止しなければならない。レース終了前にそれ以上のピットストップ（またはアタックチャージ）を行わない場合、当該ドライバーの合計経過時間には 10 秒が加算される。

上記のどちらの場合でも、該当するドライバーは次回ピットレーンに入るときにペナルティを履行しなければならない。疑義を避けるため、これには F C Y またはセーフティカー手順の使用中にドライバーが行うあらゆる停止も含まれる。

- c) ドライブスルーペナルティ。ドライバーはピットレーンに進入し、停止せずに、レースに復帰しなければならない。
- d) 10 秒ストップアンドゴータイムペナルティ。ドライバーはピットレーンに進入し、自己のピットに最低でも 10 秒間停止した後、レースに復帰しなければならない。

上記の 4 種類のペナルティの何れかが 上位 10 位外でフィニッシュしたドライバーに課せられた場合、またはそのドライバーがレースからリタイアしたためにペナルティを履行できない場合、競技審査委員会は次のレースで当該ドライバーにグリッドペナルティを課すことができる。

上述の c) および d) のペナルティの何れかが最後の 2 周回の間、あるいはレース終了後に課せ

られることになった場合には、特定のブルテンで発表されるタイムペナルティが当該ドライバーのレース経過時間に加算される。

- e) ラップタイムの取消
- f) タイムペナルティ
- g) 警告
- h) 戒告
- i) 当該ドライバーの次の競技にて、グリッド位置をいくつか下げる。

上記ペナルティのうち、いずれかが課せられた場合、控訴することはできない。

- j) ピットレーンからのスタート
- k) 競技失格
- l) 当該ドライバーの次の競技から出場停止

16.4 競技審査委員会が、第16条3項a)、b)、c)あるいはd)のペナルティの何れかを課すことを決定した場合、下記の手順に従う。

- a) 競技審査委員会は、課せられたペナルティの通告書を競技参加者に手渡し、その情報が計時モニターにも告示されることを確実にする。
- b) 第16条3項c)およびd)にて課されたペナルティの場合、競技審査委員会の決定が計時モニターにて通告された時刻から、当該ドライバーはピットレーンへ進入する前に2回までコース上のラインを通過でき、また第16条3項d)のペナルティの場合は自己のピットへ向かい、タイムペナルティとして課せられた時間の間、自己のピットに留まらなければならない。

しかしながら、当該ドライバーがペナルティを受ける目的で、すでにピット入口に居ない限り、FCYまたはセーフティカーが出動した後に、または第37条5項に従って義務付けられている「アタックチャージ」を完了するためにピットレーンに停止するとき、ペナルティを実施することはできない。FCYまたはセーフティカー導入中でラインを通過した回数は、コース上でラインを通過できる最大数に追加される。

- c) 第16条3項a)またはb)によるタイムペナルティを受けた結果、ペナルティ時間消化中、車両がピットレーンに止まっている間は、第37条5項に従って、「アタックチャージ」のためにプラグインしたり、車両に作業を行うことは禁止される。これに関連して、車両やドライバーに手で触れたり、工具や機器、プラグに触れる行為はすべて作業行為に該当する。
- d) 第16条3項d)に基づくペナルティを受けて車両がピットレーンにある間は、車両の作業を行うことはできない。
- e) 第16条4項c)またはd)に違反または不履行があった場合、当該車両は失格となる場合がある。

17) 抗議および控訴

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

17.2 控訴は、国際競技規則およびF I Aの裁判および懲罰規定に従って行われ、6,000ユーロの預託料が伴う。

17.3 以下に関する決定に対し、控訴することはできない：

- a) 最後の2周回の間、あるいはレース終了後に課せられることになったものを含め、第16条3項a)、b)、c)、d)、e)、f)、g)、h)あるいはi)のもとに課せられたペナルティ。
- b) 第25条11項に関連して課せられたペナルティ。
- c) 第18条2項および第28条のもとに課せられたグリッド位置を下げるペナルティ。
- d) 第31条3項のもとに課せられたペナルティ。
- e) 第33項12項に関連して競技審査委員会が決定した事項。
- e) 第35項3項に関連して競技審査委員会が決定した事項。

18) 罰 則

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

18.2 同一の選手権シーズンの中で、戒告処分を3回受けたドライバーは、3回目の処分決定により、その競技にて10グリッド降格の罰則を受ける。その3回目の戒告が、決勝レース中の事件に続いて課された場合は、10グリッド降格の罰則は、当該ドライバーの次のレースに適用される。

10グリッド降格の罰則は、戒告処分のうち少なくとも2回が、運転に関する違反であった場合にのみ課される。

19) ドライバーの変更

19.1 シーズン中、各競技参加者はレース番号ごとに2回のドライバー変更が許可される。ドライバーの変更は競技の2週間前までに発表されなければならない。第4条5項に定義されているe-ライセンス停止の場合を除き、シーズン最後の2つの競技でドライバーを変更することはできない。

最初のドライバー（第13条7項に基づくシーズンエントリーリストにあるドライバー）に戻ることは、ドライバーの変更として計算されない。

不可抗力または契約違反を理由とする変更は、競技審査委員会の裁量による。

新しいドライバーもすべて、選手権の得点を得ることができる。

ドライバーが第32条6項に従って競技の最初のフリー走行セッションのみに参加する場合、この参加はドライバーの変更として計算されない。

19.2 1つの競技参加者によりすでに指名されているドライバーで、その後、選手権にエントリーするその他の競技参加者で運転することを希望する者は、まずF I Aに、それが元の競技参加者の同意を得てのことであることを納得させなければならない。そのような同意が得られていない場合、F I Aはその絶対裁量にて、そのような変更ができるかどうかを決定する。

20) 運 転

- 20.1 ドライバーは、1人で援助なしに運転しなければならない。
- 20.2 ドライバーは、サーキットでの運転行動に関する国際競技規則の規定を常に遵守しなければならない。
- 20.3 ドライバーは常に走路を使用しなければならない。疑義を避けるため、走路端部を画定している白線は走路の一部と見なされるが、縁石は走路と見なされない。

車両のいかなる部分も走路と接していない状態である場合、ドライバーは走路を外れたと判断される。

走路を外れた車両のドライバーは再度復帰することができるが、それが安全であることが確認され、それにより利益を得ることが一切ない場合にのみ行うことができる。

ドライバーは正当な理由なしに故意に走路を外れることはできない。

- 20.4 順位を守るために2回以上進行方向を変更することは認められない。順位を守るためにラインを外れたドライバーがレーシングラインに戻った場合には、コーナーに接近する際に走路の端部と自身の車両の間に少なくとも1台の車幅をあけること。
- 20.5 直線走路で、あるいはブレーキングエリアの手前で、自らの順位を守ろうとするドライバーは、その最初の動きで走路の全幅を使用することができるが、追い越しを試みようとする車両の大部分が、順位を守る側の車両に横付けになった状態でないことを条件とする。このような方法で順位を守る間、当該ドライバーは正当な理由なく走路をはみ出すことはできない。

疑義を生じることのないよう、追い越しを試みる車両のフロントウイング部分が先行車両のリアホイールにかかっている状態である場合、それは「車両の大部分」とであると見なされる。

- 20.6 走路の端部を越えて車両を故意に押し出す、あるいはその他通常でない方向変換など、他のドライバーの妨害となる運転は禁止される。
- 20.7 決勝レース中、車両がその他の車両に追いつかれて、その車両が周回遅れにされようとしている時、追いつかれた車両のドライバーは、最初に利用できる機会に速い方のドライバーに追い越しをさせなければならない。追いつかれたドライバーがより速いドライバーの追い越しをさせない場合、追いつかれたドライバーへ、後続のドライバーに追い越しをさせなくてはならないことを示すために青旗が振動表示される。ダッシュボードに表示される青旗は、走路上の青旗の振動表示と同じ意味を持つ。
- 20.8 ドライバーは競技の中で、追加のプラクティス、予選あるいは決勝レースに参加することは一切認められない。

21) 車両の外装

- 21.1 各車両にはFIAにより発行されたドライバーのレース番号を記載するものとする。このレース番号は車両の前部に、また両側に、チームブランディングマニュアル（付則4）の要件に従い、明確に見えるものでなければならない。

数字の高さは145mm以上、最小線幅は32mmであること。

車両レース番号は、車の外装に対して最大限の対照性と視認性を実現すること。

この効果を達成するために必要な場合、キーラインの使用が許可される。白い背景を使用することは義務ではないが、視認性を高めるために白い背景を使用することが勧められる。

- 21.2 すべての競技参加者は、ドライバーの氏名、その国旗を、ボディワーク上あるいはコクピットの外側に表示しなければならない。これは明瞭に判読可能で、適用のある場合には、運営規定の要件に従っていないなければならない。
- 21.3 シーズンの最初の競技の前にプロモーターによってF I Aに特別な商業契約が宣言されていない限り、各車両にはチームブランディングマニュアル（付則4）の要件に従って選手権のオフィシャルパートナーのロゴを表示しなければならない。
- 21.4 競技参加者の車両を互いに簡単に区別できるように、競技参加者の両方の車両の外装が実質的に類似している場合、各車両に特定の色を付けることができる。F I Aは、この原則に従っていないと判断した外装の変更を競技参加者に要求する権利を留保する。

各カメラハウジング（またはダミーバラスト）について、中央のカメラセクションは異なる色でなければならない（1名のドライバーはオリジナルのカーボン色、もう1名は黄色の蛍光色）。

2 2）走路テスト

- 22.1 走路テストは、その翌年のフォーミュラE技術規則に加えて、現行のフォーミュラE技術規則に実質上合致する車両を使用し、選手権にエントリーした競技参加者により実施される、競技の一部を構成しない走路走行時間すべてを意味するとみなされる。
- 22.2 現行のフォーミュラE車両のテストは、本規則に従い選手権に参加するドライバーおよび競技参加者にのみ許可される。
- 22.3 シリーズに参加した競技参加者（またはシリーズに参加した競技参加者と何らかの関係があると疑われる）によって、またはその代理として行われたその他の走路走行時間は禁止される。
- 22.4 各競技参加者は、シーズンの登録開始日から次のシーズンの登録開始日までの間に、走路上で最大3つの競技会で最大6回のプロモーションイベントを許可されており、遅くともその競技会の1週間（7日前）までにF I Aに提出する。登録がキャンセルされる場合は、イベント開始予定の48時間前にF I Aに通知されなければならない。プロモーションイベントは、指定された選手権サプライヤーによって特別に提供されたタイヤを使用して実施されるものとし、総放電エネルギースループットは25 kWh、出力は110 kWに制限される。

プロモーションイベントが今シーズンの選手権の一部である走路で開催される場合、競技が開催される前にプロモーションイベントを開催することはできない。

競技参加者のRESSユニットが利用できない場合、F I Aの単独の許可を得て、競技参加者はプロモーションイベントに別のRESSを使用することができる。

競技参加者は、F I Aがこれらの各競技会に代表者を派遣し、F Eの管理下でない時（日中あるいは夜間問わず）、その派遣員が何時でも車両に接近できることをについて合意する。

- 22.5 一切のリグテスト、風洞テスト、CFD研究は厳禁とされる。
- 22.6 すべての競技参加者について公式テストが義務づけられる：

毎シーズン、選手権プロモーターは、選手権の最初の競技前の最低3日を含め、1日、2日または3日間の公式テストで構成される最大6日の公式テストデーを開催する。

これらのセッションは、走路が混み合うのを避けるため、複数のセッションに分割することができる。

これらの各テストの間：

- ・ 不可抗力の場合を除き、競技参加者ごとに最低 2 名のドライバー（レース番号毎に 1 名）が、セッションごとに義務付けられる。
- ・ 競技参加者ごとに最大 4 名のドライバーが参加できる。
- ・ 競技参加者ごとに最大 2 台の車両が参加できる。
- ・ 走路上に同時に走行することが認められるのは、2 台までである。
- ・ 1 日につき、また競技参加者ごとに、最大 4 セットまでの新しい全天候型タイヤの使用が認められる。

フォーミュラ E の各テスト終了時に、すべてのタイヤがタイヤ製造者に返却されなければならない。

フォーミュラ E レースに参加したことの無いルーキードライバー向けに、6 日間の公式テストのうち最大 2 回を専用とすることができる。この日の間、各ドライバーは新しいタイヤのセットと中古のタイヤのセットを利用できるようになる。

22.7 すべての公式テストセッション中は：

- a) 赤旗およびセッション終了フラッグに関する手順が遵守されなければならない。
- b) コース上にフォーミュラ E 以外のタイプの車両があってはならない。
- c) 国際競技規則付則 H 項の補足 1 に定めのある救急役務に関する勧告事項を遵守することを保証するために、あらゆる適切な措置がとられること。
- d) 技術規則は厳格に遵守されなければならない。
- e) 国際競技規則の付則 H の補足 10 の高電圧作業の安全性関連の要件に厳密に従わなければならない。
- f) テスト中に事件が発生した後、医療警告灯が閾値を超えたことを示した場合、ドライバーは遅滞なく検査を受けるために、サーキットのメディカルセンターに向かわなければならない。

22.8 本条への違反が確認された後、次の競技の競技審査員会は、第 16 条 3 項に従って競技参加者および／またはドライバーに罰則を与える権限を与えられる。

23) ピット入口、ピットレーンおよびピット出口

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

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

23.3 車両はいかなるときも、ピットレーン内で自力で後退してはならない。

23.4 ピットレーンは 2 本に分けられ、ピットウォールに隣接するレーンを「ファストレーン」とし、ガレージに隣接するレーンを「作業レーン」とする。

23.5 FIA は、各競技参加者が作業できるガレージとピットレーンのエリアを均等に割り当て、これらの指定されたガレージエリアのそれぞれ内側で、すべてのプラクティスセッションまたはレース中にピットストップを実行できる 1 つの位置を割り当てる。ガレージ後部の外部エリアは作業ゾーンの一部となる。

- 23.6 ピットレーン内では車両のいかなる部分を持ち上げるための動力付き装置を使用してはならない。
- 23.7 スタート進行中、いつであっても車両がグリッドから押し出されない限り、競技参加者指定のガレージエリアからピットレーン出口終了地点まで、車両を運転してのみ移動させることができる。
- 23.8 ピットレーンからレースをスタートすることを求められたドライバーはすべて、10分前シグナルが提示されるまで競技参加者指定のガレージから運転して出ることとはできず、ファストレーン内のライン内側に停止しなければならない。この場合、ファストレーン内での作業は認められるが、以下の作業に限られる：

- a) 許可された冷却装置の取り付けまたは取り外し。
- b) ドライバーの居住性のための変更。
- c) ホイール交換。

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

- 23.9 車両がピットストップ位置を離れる際、乾かす、掃き掃除する、あるいは残ったタイヤゴムを除去する場合以外、競技参加者がピットレーン路面のグリップ力を高める試みを行うことは、問題が明らかに確認され、その解決策がレースディレクターにより合意されている場合を除き、実施することはできない。
- 23.10 競技参加者は、ピットレーンのいかなる部分にも線を塗装して引くことはできず、またはいかなる方法によっても改造してはならない。ピットストップマークは許可されており、競技終了後は競技参加者によって除去されなければならない。
- 23.11 上記第23条8項の場合以外は、ファストレーンおよび／あるいはピットレーンにはいかなる器材も残してはならない。車両がファストレーンに進入する、あるいは留まることができるのは、車両が押されている間も、ドライバーが通常の運転席に着座した状態にある場合のみである。
- 23.12 チーム人員がピットレーンに入ることができるのは、車両の作業が必要になる前の周回中のみであり、作業が完了したら直ちに撤退しなければならない。

練習走行セッション中またはレースのピットストップ中にピットレーンで車両を押したり、車両の作業を行うすべてのチーム人員は、ECE 22.05—欧州オートバイ用ロードヘルメット、DOT - USAオートバイ用ロードヘルメットまたはJIS T8133-2015、クラス2 - JPN自動車ユーザー用保護ヘルメットの要件を満たすか、それを超えるヘルメットを着用しなければならない。適切な目の保護具の使用が義務付けられる。

23.13

- a) ピットレーンのスタッフや他のドライバーを危険にさらす可能性のある方法で、車両をガレージ、ピットストップ位置、または作業レーンから出してはならない。
- b) 一切のプラクティスセッション中に車両が危険な状態で出されたときとみなされた場合、競技審査委員会は適切と考える数だけドライバーのグリッド位置を下げるができる。
- c) レース中に車両が危険な状態で出されたときとみなされた場合、第16条3項c)に基づくペナルティが当該ドライバーに課せられる場合がある。ただし、車両が危険な状態で出された結果、当該ドライバーがレースからリタイアした場合、競技参加者には罰金が科せられる場合がある。
- d) 安全でない状態で車両が解放されたことを承知の上で車両の運転を継続したと競技審査委員

会が判断したドライバーには、追加のペナルティが課せられる。

- 23.14 レースディレクターが別途許可する場合を除き、車両は、各プラクティスあるいは予選セッションのスタートあるいは再スタートで、ピット出口が開放されるまで、ピットレーンに進入できない。さらに、いかなる車両も当該競技参加者に割り当てられたガレージよりピット出口に近いスローレーン内の位置に移動することはできない。
- 23.15 すべてのピットロードのガレージドアは、すべての予選および決勝レースおよび、すべてのピットウォーク活動中、開けておかなければならない。
- 23.16 例外的な状況において、レースディレクターは安全上の理由で、決勝レース中にピット入口を閉鎖することを求めることができる。そのような時、ドライバーは、車両に必須であり明らかに修理を実施するためにのみ、ピットレーンに進入することができる。競技審査委員会の意見で、ピットレーンが閉鎖中に他の理由でピットレーンに入ったと判断されたドライバーには、第16条3項に基づく罰則が課せられる。

24) 車両検査および書類検査

- 24.1 第一次書類検査中、各競技参加者は以下の書類を競技審査委員会事務職に提出しなければならない：
- a) 競技参加者ライセンス
 - b) ドライバー e-ライセンスおよび国際ライセンス（最低グレードB）
- 24.2 医療的注意が必要なドライバー（例えば、アレルギー、血友病、糖尿病など）は、最初のプラクティス（あるいはシェイクダウン）が開始される前に、書面にてFIAメディカルデリゲートにその情報を提出することが義務付けられる。この情報には、レース車両の名称およびレース番号が記載されなければならない。負傷している、あるいは一時的にハンデを負う参加者は、直ちにFIAメディカルデリゲートに連絡することが義務付けられる。FIAメディカルデリゲートは、そのようなドライバーが競技の参加ができるかどうかを決定する。
- 24.3 第一次車検中、また競技中のいかなるときも、各競技参加者は、車両のテクニカルパスポートに加えて、上記第24条1項に要求されているすべての書類の利用を可能としなければならない。
- 24.4 競技審査委員会により特別措置が認められない限り、所定の時間制限を守らない競技参加者は、ペナルティを受け、最大で競技への出場を認められない。
- 24.5 a) 車両の一次車検は、FIAの車検場あるいは、その方が実際的である場合には競技参加者のガレージで執り行われる。車両の電子テクニカルパスポートが公式スケジュールに記載された時間に専用ウェブサイト上で完成されていなければならない。
- b) 車検員が必要なアクセスがとれるよう、すべての予選および決勝レース中、ピットレーンガレージのドアは開けておかなければならない。
- 24.6 レース番号および一切の公式広告は、車検の際の査察のために、車両外装になければならない。
- 24.7 車両は、車検を通過するまで競技への参加は認められない。
- 24.8 車検委員は、
- a) 競技期間中、いつでも競技参加者および車両の参加資格について検査することができる。
 - b) 参加資格条件あるいは適合性が十分満たされているかを確認するため、競技参加者に車両の分解を要求することができる。

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

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

24.9 車両検査合格後に、安全性に影響を及ぼしたり、適合性に疑問が生じるとされるような方法で分解もしくは改造されたりした場合、あるいは事故に関連して同様の結果を生じた場合には、当該車両は再車両検査により承認を受けなければならない。

24.10 レースディレクター、またはその任命者は、事故に関連した車両を停止させ、検査を受けるよう要求することができる。

24.11 各決勝レースおよびすべての予選セッションの後、選出された車両は、完全な車検を受けなければならない。

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

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

24.14 レースディレクターを議長とするミーティングが、第一次車検の前日、および最初のレース前日の最初のフリー走行（またはシェイクダウン）後に開催される。1回目と2回目のミーティングにはチームマネージャー全員が出席し、2回目のミーティングにはドライバー全員が出席しなければならない。レースディレクターが別のミーティングが必要と判断した場合、レースの1時間前に行われる。競技参加者には予選セッション終了後1時間以内に通知される。すべてのドライバーとチームマネージャーが出席しなければならない。

24.15 第一次車検の終了前に、各競技参加者は参加ドライバーと、そのドライバーの運転する車両を明確にしなければならない。第4条2項および第4条3項に基づく要件に従って、リザーブドライバーを指定することができる。この時点から、その割り当てについて変更はできない。

24.16 競技開始時から、付則1に掲載されている活動禁止時間に従って、すべての車両は競技参加者のガレージ内でパークフェルメ規定に従う。これらの期間中、チームメンバーはガレージに入ることはできない。活動禁止期間中、指定されたサプライヤーが提供するCCTVは、競技参加者の責任の下、正常に動作していなければならない。

24.17 競技参加者が競技中または競技と競技の間のいつでも、公認書式に関連して車両の構成部品を変更／修正したい場合、その要求は、FIAテクニカルデリゲートから取得し、それに提出される書式に完全に記入した場合にのみ受け付けられる。

要求された作業は、事前に承認され、要求後の書面による決定に記載されている場合にのみ実行できる。

決定が下されると、その決定はFIAテクニカルデリゲートから競技参加者に書面で通知され、この決定は抗議の対象にはならない。

25) 選手権でのタイヤ供給とタイヤ制限

25.1 FIAによって指定されたタイヤ供給業者により、競技に供給されたタイヤのみが競技を通じて使用することができる。

- 25.2 すべてのタイヤはタイヤ製造者が供給した通りの状態で使用されなければならない。それゆえ、一切の改造あるいは切断、溝付け、洗浄、溶剤や柔軟剤の使用、熱保持装置あるいはプレヒーティングのような電気式あるいは機械式温度調節装置の取付けは禁止される。タイヤからピックアップラバーを外すことは禁止される。

標準のタイヤ仕様から唯一認められる変化は、タイヤ供給業者に決定によって競技に供給されたすべての同一仕様タイヤに行うもののみである。

タイヤホイールアセンブリを車両に取り付けているとき、またはガレージの指定されたタイヤエリアに置いているときは、人為的手段を問わず、タイヤホイールアセンブリを冷却または加熱することは禁止される。

- 25.3 単一レースの競技ごとに、各レース番号で利用できるのは、同一仕様の新品リア 4 本までと新品フロント 4 本までの新品全天候型タイヤである。ダブルヘッダー競技ごとに、各レース番号で利用できるのは同一仕様の新品リア 6 本までと新品フロント 6 本までの全天候型タイヤである。すべてのタイヤは厳密に同一でなければならない。

各競技終了時には、すべてのタイヤをタイヤサプライヤーに返却しなければならない。F I A が任命したサプライヤーによって競技に提供され、F I A テクニカルデリゲートによって車両に割り当てられたタイヤのみが競技期間中使用できる。

各タイヤのサイドウォールには、適切な識別表示が適用される。

競技参加者がタイヤのサイドウォールに適用できるマーキングは、車両番号、セット番号、およびタイヤの位置を識別する目的のみである。他のすべてのマーキングは禁止される。

すべてのプラクティスセッションとレース中、ガレージまたはピットレーンでは、割り当てられたタイヤのみが許可される。

プラクティスセッション後に F I A テクニカルデリゲートがパンクに気づいた場合、このタイヤを、競技参加者の他のレース番号で使用されていない、マークが付いているタイヤと交換することが許可される。

競技審査委員会の許可があれば、競技参加者はシーズンごとに車両番号ごとにフロント 1 本とリア 1 本の「ジョーカー」タイヤを使用することが許可される。「ジョーカー」タイヤの使用は、マークされたタイヤの何れかがパンクまたは損傷した場合にのみ許可される。

- 25.4 すでにマークが付いている未使用タイヤを別の同一の未使用タイヤと交換したい競技参加者は、両方のタイヤを F I A テクニカルデリゲートに提示しなければならない。
- 25.5 すべてのタイヤには、確定した識別表示（R F I D および／またはバーコード）が付けられる。バーコードの場合、8 桁で構成され、9 の数字で始まる数字でのみ編集されるタイプ 3 9 規格または 1 2 8 規格が受け入れられる。
- 25.6 適切な識別表示のないタイヤの使用は、グリッド位置のペナルティあるいはレース失格を招く場合がある。
- 25.7 タイヤは空気でのみ膨張させることができる。空気を変える一切の形態、例えば除湿装置は禁止される。
- 25.8 すべてのタイヤは、競技参加者の管理下にある場合、競技参加者の指定されたガレージエリアの範囲内で常に目に見える状態に置かれなければならない。タイヤはそのエリアの外側から見えないなければならない。一切のセッションのピットレーンオープン時刻または予選セッションのパークフェルメ開始時刻の 5 分以上前に、指定されたエリアからタイヤホイールアセンブリを取り除くことは禁止される。

F I Aテクニカルデリゲートは、その絶対裁量により、タイヤについてパークフェルメ条件を何時でも強いることができる。必要と判断する場合には、その詳細は競技審査委員会により公示される。

すべてのチームマネージャーは、各競技参加者のガレージ内でタイヤエリアを特定しなければならない。競技参加者はシーズンの最初のレースの2週間前に図解を提示する。

各ガレージではタイヤを常に見えていなければならない。

ホイールの洗浄は、F I A車検の開始からレース後のパークフェルメ終了まで禁止される。

ホイールの清掃はガレージ前のみ許可される。

25.9 マーキングを行う任命を受けた車検員はタイヤ交換を監督する。

25.10 タイヤサプライヤーの人員は、タイヤの温度と圧力を、競技中いつでも管理し計測することができる。

25.11 すべての競技参加者は、第一次車検の終了までに、タイヤサプライヤーから連絡されたタイヤの作業範囲（最小／最大キャンバー、最小空気圧）を遵守しなければならない。

25.12 予選セッション前、あるいは予選セッション中、またはレース中に計時スクリーンに「Wet Track（ウエット走路）」メッセージが表示された場合、競技参加者はパークフェルメでタイヤ空気圧を調整することができる。

2 6) 重量計測

26.1 a) 予選セッションおよびレース中、次のとおり車両重量の検査を行う。

- i) 車検場内に、オーガナイザーは、1 0 m×4 mの平坦で水平な表面を提供し、これが重量計測手順に使用される。予選の後、車両重量がパークフェルメにても検査される。あるいは、テクニカルデリゲートがテクニカルガレージの前にある臨時の重量計で車両の重量をチェックすることもできる。臨時の重量計で重量を量るために要求された場合、車両は停止することが義務付けられる。要求に応じない場合は、競技審査委員会に報告される。
- ii) 各予選セッション中およびその終了時、およびレース終了時に、無作為に選ばれた車両が、重量計測手順を受ける。F I Aテクニカルデリゲートが、重量計測に選ばれた車両のドライバーに通知する。
- iii) ドライバーは重量計測に選ばれた合図を受けたなら、直接計測エリアへと進み、「ready-to-move（走行準備完了）」モードを解除し、白色ライトを消す。
- iv) そこで車両の重量検査が実施され、その結果は書面にてドライバーに通知される。
- v) 車両が自力で重量計測エリアに到達できない場合は、その車両はマーシャルの管理下におかれ、そのマーシャルは計測のため当該車両を移動させる。
- vi) 車両またはドライバーは、F I Aテクニカルデリゲートの許可なしに重量計測エリアを離れてはならない。
- vii) 車両がコース上で停止しドライバーが車両から離れている場合には、ピットへ戻った後、

直ちに重量計測エリアへ行きドライバー自身の体重を確定しておかなければならない。

- b) 一切のプラクティスセッションおよびレース終了後、ラインを通過した各車両は、重量計測を受ける。

ドライバーが車両重量計測前に車両から離れたい場合は、後で車両重量にドライバー自身の重量を加算することができるよう、テクニカルデリゲートに自身の体重測定を依頼しなければならない。テクニカルデリゲートはその後ドライバーに体重測定結果を告げ、ドライバーが一旦パークフェルメを離れたならば、それは計測結果数値の暗黙の承認であるとみなされる。最小レース重量は、技術規則第5条1項に合致していなければならない。

- c) 上記 a) または b) における計量時に技術規則第5条1に規定された重量を下回った場合は、当該車両はその競技会から失格となる場合がある。ただし、その計量結果における重量不足が、車両部品の偶発的損失によるものである場合を除く。
- d) 重量計測に選出された後、レース終了後の車検終了後、または重量計測中、いかなる固体、液体、ガスあるいはその他の物体あるいは物質も車両に加えたり、置いたり、または車両から取り外してはならない（車検委員が役務の権限内で行う作業の場合を除く）。
- e) 車検委員とオフィシャルのみが、重量計測エリアに立ち入ることができる。そのようなオフィシャル許可がない限り計測エリアにはいかなる介入も認められない。

26.2 これら重量計測に関わる規則に違反した場合、競技審査委員会は当該ドライバーに適切と判断するだけグリッド位置を下げるか、あるいはレース失格とする場合がある。

27) 車両および要員の一般要件

27.1 5 から 6 GHz の範囲内の電磁放射線は、F I A の同意書がない限り禁止される。

27.2 承認された事故データ記録装置（ADR）センサーは、テレメトリーシステム（第27条3項で定義）に接続され車両に取り付けられなければならない。疑義を避けるために、テレメトリーシステムと ADR センサーで構成されるシステムを「事故データ記録装置（ADR）」という。事故や事件後は、いかなる時も、競技参加者は、F I A がデータ記録装置を回収および使用できるようにしなければならない。この装置は、シーズンエントリーをした各競技参加者が選手権を通じて使用しなければならない。この装置は搭載に関連する規則に厳密に従って取り付けられなければならない、競技中常に作動しなければならない。

27.3 すべての車両には、F I A の指定供給業者が F I A の決定した仕様に製作した車両位置測定装置およびテレメトリーシステムが取り付けられなければならない。F I A の見解にておいてそれと同様な機能性能を有することが可能であるとされるその他一切の部品は、いかなる車両にも取り付けできない。

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

上記に加え、以下のことが特に禁止されている：

- a) ガレージ周りでモーター、ギアボックスあるいはラジエターを交換あるいは移動している際に、これらの部品にカバーを使用すること。
- b) ピットレーンにてスタンド上の使用されていないスペアウイングにカバーを使用すること。

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

許可事項：

- d) 破損した車両あるいは部品を覆うためのカバー。
- e) グリッド上でモーター、バッテリーおよびギアボックスに使用する加熱用あるいは保温用カバー。
- f) 競技参加者のガレージに夜間置かれる車両に使用するカバー。
- g) 雨天の際にピットレーンあるいはグリッド上の車両に使用するカバー。
- h) パークフェルメにある車両のcockピット開口部を覆うカバー。

- 27.5 各競技参加者について、1つの競技における運営スタッフの数は、競技参加者がサーキットへのアクセスを許可された瞬間から競技終了まで、付則6に記載されているカテゴリーに従って、常に27名を超えてはならない。これら27名のスタッフメンバーのうち、車両の作業を許可されるスタッフメンバーの数は18名を超えてはならない。各スタッフは、FIAが提供する明確に見える特定の黄色の腕章を着用する。競技参加者のスタッフメンバーがチーム内で複数の役割を担当する場合、最も広範なアクセス権を持つ該当するカテゴリーに割り当てられなければならない。

疑義を避けるため、レースドライバーとリザーブドライバーは腕章を着用する必要はないが、27名に加えて運営スタッフに宣言されなければならない。リザーブドライバーがチーム内で追加の役割を担う場合は、該当するカテゴリーのリザーブドライバーおよびスタッフ両方として宣言されなければならない。

上記の27名の運営スタッフに加えて、各競技参加者には、選手権のシーズン中、研修生要員（シーズン中、競技参加者によっていかなる運営上の役割も割り当てられたことのない新規要員）について、3名の例外が認められる。ただし、個々の研修生は、この資格で2つを超える競技に参加することはできない。

すべての運営スタッフ、免除者、研修生、リモートガレージスタッフおよび単一レーススタッフのリストは、各競技会の少なくとも1週間前にFIAに提出されなければならない。

競技参加者の車両の適切な走行を保証する方法で運営スタッフを割り当てるのは競技参加者の責任である。

公式サプライヤーおよびFIAが認定したすべての競技参加者に共通のサプライヤーによって用意されたサポートスタッフは、車両の作業を行うことが許可される。各スタッフは、FIAが提供する、はっきりと見える特定のオレンジ色の腕章を着用する。

本競技規則の付則6に従って、第30条12項に従う走路が活動しているときは、これらのスタッフのみがガレージ内の専用エリアおよび定義されたテクニカルエリアにアクセスできる。

その他の競技参加者のスタッフまたはゲストは、第30条12項に従って走路が活動中にのみ、競技参加者のガレージ内の指定された「viewing area（観戦エリア）」にアクセスできる。

- 27.6 各競技参加者は、サーキットの範囲外にリモートガレージ（操作室）を1つだけ持つことができる。このリモートガレージは、競技参加者に許可されているデータ分析と戦略開発を支援するための唯一の外部ソースである。以下に定義されている期間中、外部情報源または第三者によって提供される、これらの事項に関連するその他の支援は、いかなる手段によっても禁止される。

いかなる競技参加者も、各競技の最初のプラクティスセッション（または予定されている場合はシェイクダウン）の開始1時間前からレース（ダブルヘッダー競技の場合は最終レース）開始の3時間後まで、リモートガレージで6名を超える人数でレーシングチームを支援することはできない。ただしその6名に加えて追加の人員をリモートガレージに割り当てることができ、それに応じてサーキットで働く同じカテゴリーの運営スタッフの同数が減らされる。

各競技参加者は、FIAが提供する監視システムが正しく設置され、上で定義された期間中は常に正常に動作していることを確実にしなければならない。

リモートガレージの人員は、上記の時間制限内で、各競技の付則1に掲載されている活動禁止期間を遵守しなければならない。活動禁止期間中は、人員がリモートガレージからレーシングチームのために働くことは許可されない。

上記の規定に従わない場合は競技審査委員会に報告され、制裁が課される可能性がある。

27.7 競技中、競技参加者は、補足規定（付則1 – セクション9、車両と機材荷物の利用可能性）に指定されている期間中、自分のガレージ（第23条4項による）にアクセスするものとする。

27.8 自分の車両が常に電氣的に安全であることを確認するのは、各競技参加者の責任である。したがって、競技中はいつでも、車両はRESS動作灯（緑信号）を点灯するか、主催者によって提供され、誰でも見える独特の標識（FEH）を付けなければならない。この標識は、RESS動作灯（緑色のライト）が点灯するまで取り除くことができない。競技審査委員会はいつでも競技参加者に対し、RESS操作灯（緑色のライト）を点灯して動作を確認するよう依頼することができる。

27.9 すべての車両にはLEDを取り付けなければならない。それが正しく機能することを確実にするのは各競技参加者の責任である。

27.10 FIA指定サプライヤーの取扱説明書には常に従うことが義務付けられる。

27.11 ドライアイス：

ドライアイスの使用は、車両が走行中でなく、容器（バスケットタイプ）に入っている場合にのみ認めらる。

車内に自由に直接置くことは禁止される。

バッテリー冷却システムにテープを貼り付ける：

片面粘着性の柔軟な素材は次の2つの部分の間ですべて許可される：

1. RESSラジエーター
2. FE RESSラジエーターダクト

27.12 二次ブレーキシステムは緊急の場合にのみ使用でき、通常のレース条件での使用は禁止される。システムチェックの実施がFIAによって明示的に許可されている場合を除き、二次ブレーキシステムの作動は競技審査委員会に報告され、ドライバーはそのセッション失格までのペナルティが課せられる。

28) スペアカー、モーター、バッテリーおよびギアボックス

28.1 各レース番号は、1台の車両を各競技期間中に使用しなければならない。スペアカーは許可されない。しかしながら、車両のいかなる部分（サバイバルセルは除く）も、競技期間中いつでも変更することができる。

28.2 各レース番号は、シーズン全体を通じて1つだけのサバイバルセルを使用するものとする。サバ

イバルセルが変更または修理されたか否かの決定は、競技会審査委員会が、テクニカルデリゲートの報告書に基づいて行う。

- 28.3 第一次車検を合格した一切の車両は、競技の残りの部分の間、サーキットのエリア内から出ることはできない。
- 28.4 各車両は、全選手権シーズンにおいて、リア電気モータージェネレーターユニット (MGU) 2個、リアギアボックス2個、リアモーター制御ユニット (MCU)、バッテリーパック1個が提供される。
- 28.5 車両が第28条4項で割り当てられた数を超えて使用した場合、その車両は、参加する次のレースのスターティンググリッドから20下げられる。
- 28.6 重要な可動部品がリビルトまたは置き換えできないことを保証するためFIAは、最初の競技の開始前に、第28条4項および第28条9項に記載されている各部品に封印を貼り付ける。
- 28.7 1つのモーター、ギアボックス、インバーター、あるいはバッテリーパックをその他の1つと置き換えるという単純な交換以外、オリジナルのモーター、ギアボックス、インバーター、あるいはバッテリーパックが最初にプラクティスセッションおよびレースで使用された後に、それらに付けられたFIAの封印が損傷あるいは取り除かれている場合には、そのモーター、ギアボックス、インバーター、あるいはバッテリーパックは交換されたものとみなされる。
- 28.8 各レース車両番号は、シーズン全体を通じて以下のブレーキとパッドの割り当てを超えて使用してはならない：
・フロント：ブレーキディスク4セット／パッド8セット
- 28.9 各レース車両番号は、シーズン全体を通じて、FIAサプライヤーから提供される以下のパーツ割り当てを超えて使用してはならない。
i) フロントパワートレイン2つ
ii) フロントダンパー6つ
iii) リアダンパー6つ
iv) BBWユニット2つ
v) DCDUユニット2つ
- 28.10 各レース車両番号は、競技ごとに2つ以上のVCUソフトウェアを使用してはならない。これは競技の開始前にテクニカルパスポートに宣言され、競技が終了するまで変更されないものとする。
- 28.11 車両が第28条8項、第28条9項および第28条10項で割り当てられた量を超えて使用する場合、競技審査委員会に報告され、委員会は第16条3項に従うペナルティを課すことができる。
- 28.12 シーズンの最終レースを除き、第28条4項、第28条8項、第28条9項、および第28条10項に定められている部品の交換が部品割り当ての超過につながり、予選セッションの開始からレースの開始までの間に行われた場合、当該車両が参加する次の2つめのレースのスターティンググリッドのグリッド順を下げることに適用される。部品の交換が予選セッションとシーズンの最終レーススタートの間で行われた場合、グリッド位置を下げることは、最終レースのスターティンググリッドに適用される。
- 車両が第28条5項および第28条11項に関連するすべての順位を下げることはできなかった場合、ペナルティの残りはレース中にタイムペナルティの形で以下の基準に従って適用される：
- ・ 1～10グリッドを取得できなかった場合：第16条3項(c)に基づくペナルティが適用される。
 - ・ 11グリッド以上を取得できなかった場合：第16条3項(d)に基づくペナルティが適用

される。

29) 電力、充電

29.1 車両への充電を確実にするため、競技会オーガナイザーに指定されF I Aに承認された供給業者によって供給されたエネルギーのみが、競技中に使用されること。

すべての競技参加者は、各競技の前に、エネルギーおよびプラグインシステムの仕様の提供を受ける。

供給されたエネルギーおよび／あるいはプラグインシステムの仕様に何らかの修正が加えられた場合は、競技失格となる場合がある。

29.2 各競技参加者は、以下の充電ユニットを使用することが認められる：

a) 競技では、競技参加者ごとに1つの個別の「標準」充電ユニットが許可され、テクニカルデリゲートによって封印される。

b) 競技では、競技参加者ごとに1つのアタック充電ユニットが許可され、テクニカルデリゲートによって封印される。

アタックチャージユニットはプラクティスセッションとレース中にのみ使用できる。これらの充電装置のみが、競技会のプラグインシステムに連結することができる。充電装置は、競技会オーガナイザーにより供給されたエネルギーによってのみ動力源を得る。

29.3 充電時間は、付則1第9条にて定義され、通達される。

30) 一般安全規定

30.1 ドライバーに対する公式な指示は、国際競技規則に定められたシグナルによって与えられる。競技参加者は、これらと類似する旗あるいは灯火をいかなるものであっても一切使用してはならない。

30.2 ドライバーは、車両を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される。マーシャルの指示によって車両を危険な場所から移動させる場合にのみ、車両を押すことができる。

30.3 車両をコース上から出す、あるいはピットまたはパドックに移動させようとするドライバーは、それを行うことで危険がないことを確実にできるタイミングで、その合図を出さなければならない。

30.4 プラクティス、予選および決勝レース中、ドライバーは定められた走路のみを使用するものとする。また、常にサーキットにおけるドライビングマナーに関する国際競技規則の規定を遵守しなければならない。

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

30.6 車両がコース上に停止した場合、その車両が他の競技参加者の危険または妨げとならないようできる限り早急に取り除くことは、マーシャルの責務である。レース中何らかの機械的支援が車両の走行復帰を招いた場合、競技審査委員会によって決勝から失格とされる場合がある（下記第40条2項の適用の場合を除く）。

- 30.7 事件が発生した場合、差し迫った危険がない限り、ドライバーはマーシャルが立ち会うまで車内に留まることが推奨される。車両をコース上に放置するドライバーは、ドライバーマスタースイッチを切り、車両にはステアリングホイールを装着しておかなければならない。
- 30.8 レース中断中の車両の修理はガレージ内でのみ実施できる。
- 30.9 オーガナイザーはF I A安全部門が決定した仕様に従った特定の容量5 k gの消火器を2個、各ピットにて利用可能とし、それらが正しく機能することを確実にしなければならない。
- 30.10 国際競技規則または本競技規則で特に認められている場合を除き、パドック、競技参加者指定のガレージエリア、ピットレーンまたはスターティンググリッド以外で、ドライバー以外の者が停止している車両に触れてはならない。
- 30.11 車両はいかなる時にも、不必要に速度を落とし不安定な走行、あるいは他のドライバーまたはそれ以外の人に危険を及ぼす可能性があるものとみなされる方法で運転できない。これは、そのような車両がコース上を走行中の場合、ピット入口、あるいはピットレーンを走行している場合にも適用される。
- 30.12 各走行セッションの5分前から5分後に至るまでの時間、および各レース直前のグリッド配置手順開始後から最後の車両がパークフェルメに進入するまでの間は、以下を除き、いかなる者も走路、ピット入口あるいはピット出口へ立ち入ってはならない。
- a) 業務を遂行中のマーシャルおよびその他許可を受けた者。
 - b) 運転中あるいはマーシャルの許可を受けた歩行中のドライバー。
 - c) レーススタート後、グリッドから車両を取り除くため、マーシャルを手伝うチーム員。
- 30.13 プラクティスセッションおよび決勝レースに出場するドライバーは、常に国際競技規則（I S C -付則L 項-第三章）に定められているレーシングスーツやヘルメットおよびF H Rを着用していなければならない。クラッシュヘルメットはF I A基準8 8 6 0 - 2 0 1 8 - A B Pに従うものが義務付けられる。
- 30.14 競技中、ピットレーンでは常に最高速度5 0 km/hが適用される。ただし、この制限はレースディレクターによって修正される場合がある。これらの速度制限を遵守しなかったドライバーは、制限を超えた各km/h毎に1 0 0ユーロの罰金が課せられる。決勝レースを除き、この制限速度を遵守しなかったドライバーに対して、競技審査委員会から第1 6条3の何れかのペナルティが課せられる。
- 30.15 プラクティスセッションおよび決勝レース中に、ドライバーが重大なメカニカルトラブルを抱えた場合、安全が確保でき次第、走路を離れなければならない。
- 30.16 「走行準備完了モード」になっている場合常に、車両の上部白色ライトおよび赤色のリアライトを点灯していなければならない。1つまたは両方のライトが正常に作動していない車両のドライバーに車両を停止させるか否かを判断するのは、レースディレクターの裁量に任される。その結果その車両が停止させられた場合、不備が改善されれば復帰することができる。
- 30.17 参加ドライバー1名につき、チーム代表者に加えて3名のチームメンバーのみ（全員特別な証明書を発行され、それを着用する）が、プラクティスおよび決勝レース中、シグナリングエリアへの立ち入りを許される。
- 30.18 F I Aの許可がない限り、1 4歳未満の者は以下の時間にピットレーンに入ることができない：
- a) 各練習走行セッションの1 0分前に始まり、各練習走行セッションの1 0分後に終了する間。

b) 各車両がレコナイズンスラップを行うためにピット出口が開放される 10 分前から、レース終了後最終車両がパーク フェルメに入場するまでの間。

- 30.19 警備目的としてオーガナイザーが特に許可した場合を除き、ピットエリア、走路、パドックあるいは観客エリアへの動物の持ち込みを禁じる。
- 30.20 レースディレクター、あるいは F I A メディカルディレクターは、競技期間中いかなる時にもドライバーに対し身体検査を受けるよう要求することができる。この身体検査にはアンチドーピングテスト（I S C - 付則 L 項、第 II 章、第 3 条）を含むことができる。
- 30.21 国際競技規則付則 H 項補足 10 の条項あるいは手順に違反のあった場合は、当該車両およびドライバーは競技の失格を招く場合がある。
- 30.22 国際競技規則の一般安全要件、本競技規則または選手権のプロモーターによって提供される運用上の火災安全要件に違反のあった場合は、当該車両およびドライバーは競技の失格を招く場合がある。
- 30.23 競技中、ドライバーは、公式セッション中またはレースディレクターの許可がある場合を除き、走路であらゆる種類の電気自動車を含む電動移動手段を運転することはできない。
- 30.24 ドライバーおよび／または競技参加者に関係のある関係者は、公式計時に記載されているトラックウォーク中にのみ走路に入ることが許可される。
- 30.25 競技参加者は、ピットレーン、走路、またはその周囲（壁、フェンスなど）にいかなる機器も設置または配置することはできない。

3 1) プラクティスセッション（フリー走行および予選）

- 31.1 本競技規則で別に規定される場合を除き、すべてのプラクティスセッションにおけるピットレーンおよび走路上で適用される規則ならびに安全規定は、決勝レースと同一とする。すべてのプラクティスセッションにおいて、車両は技術規則に適合しているとみなされる。
- 31.2 すべてのプラクティスセッション中は、すべてピットレーン出口でグリーンライトおよび赤ライトが点灯される。車両は、グリーンライトが点灯している時のみピットレーンを離れることができる。さらにコース上の車両が接近してくる場合には、青旗および／あるいは青色の点滅灯がピット出口で示され、ピットレーンを離れるドライバーに警告を与える場合がある。
- 31.3 すべてのプラクティスセッション中に運転違反があった場合は、競技審査委員会は当該ドライバーのグリッド位置を適切と判断する数だけ下げることができる。ドライバーが運転違反をしたことが完全に明白でないならば、そのような事件について、通常当該セッション終了後に調査が実施される。
- 必要に応じて、第 18 条 1 項の規定も考慮される。
- 31.4 いかなるプラクティスセッションに参加した際、サーキットで不必要な停車をした、あるいは他のドライバーの妨げとなる不必要な行為を行ったと競技審査委員会に判断されたドライバーには、第 31 条 3 項にあるペナルティが課せられる。
- 31.5 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、いかなるプラクティスセッションを中断する必要がある場合、レースディレクターは赤旗をすべてのマーシャルポストで表示することを命じ、中断ライトをライン上において表示することを命ずる。

中断の合図が出された場合は、すべての車両は直ちに 50 km/h まで減速してピットレーンおよび

自己のガレージにゆっくり戻らなければならない。また走路上に放置されたすべての車両は、安全な場所へ移動される。

各プラクティスセッション終了時点で、すべてのドライバーは2度以上ラインを通過することはできない。ただし、レースディレクターが許可した練習スタートの場合は除く。

- 31.6 レースディレクターは、コースをクリアすることや車両を回収するために必要と判断した場合に、何回でも、必要な時間だけ走行セッションを中断させることができる。

1回もしくは数回の走行セッションがこのように中断され、その結果、出走を認められるドライバーの予選結果に影響を及ぼしたとしても、それに対する抗議は受け付けられない。

- 31.7 少なくとも1回のプラクティスセッションに参加しないドライバーは、レースをスタートすることはできない。

3 2) フリー走行

- 32.1 可能であれば、またサーキット公認に従い、以下のいずれかのシェイクダウンと呼ばれるプラクティスセッションが組織される：

- a) 国際競技規則付則H項の第2条10項の規定に基づくセーフティカー規則に基づく場合。このセッションはプラクティスセッションの前に行われなければならない。
- b) 15分間の計時なしのプラクティスセッションの形式で、その間各車両は最大3週の走行が許可され、RESSからの最大出力は110kWに制限される。
- c) または、その他の特別な条件下で例外的な状況のもとFIAが決定した場合、または特定のシェイクダウンテストを実行するため。

- 32.2 レース前に2回のフリー走行セッションが行われる（競技が2つのレースで構成されている場合は、2日目に30分間の1回のセッションが行われる）。どちらの走行セッションも最長30分間とする。

- 32.3 フリー走行セッションでは、RESSから出力される最大総電力は350kWとする。350kWの電力の使用は、当該競技のFIAサプライヤーが提供するRESS使用制限文書に従って行われなければならない。

- 32.4 フリー走行セッション後はパークフェルメは実施されない。テクニカルデリゲートは、プラクティスセッション中またはプラクティスセッションの終了時に、任意の車両を無作為に制御することができる。

- 32.5 各フリー走行セッションの終了時に、走路上でスタート練習を行うことができる。チェッカーフラッグが表示されている走路上の車両は、ピットに入らずに直接グリッドに向かい、スタート練習を行うことができる。

スタート練習を行うすべてのドライバーは、グリッド位置に移動する前に、他のドライバーがスタート練習を行うのを待つこと。ドライバーは、グリッドの同じ側で自分の前に別の車両がまだ停止している場合は、いかなる状況であってもスタート練習を行ってはならない。

- 32.6 選手権期間中1度のみ、各競技参加者は、競技のルーキーフリープラクティス中に、第13条7項に従うシーズンエントリーリストに含まれていないドライバーで、以前のキャリアでフォーミュラEレースに参加したことがないドライバーを使用しなければならない。関連する競技開始の7日前までに、各競技参加者はドライバーの詳細と使用するレース車番号を書面でFIAに提出しなければならない。

33) 予選セッション

33.1 レース当日は、フリー走行開始から少なくとも2時間後に、「グループ」に分かれた1回の予選セッションとその後の「デュエル（1対1の直接対決）」が行われる。

33.2 第1グループのセッション開始5分前からセッション終了後パークフェルメ終了まで、予選セッションに参加する車両はパークフェルメ規定に従って競技参加者のガレージ内に保管される（作業は禁止）。補助バッテリーの接続（車両から競技参加者へのデータ転送はこの接続を介して行われる）、ドライバー前方車両上にモニターを設置、タイヤの交換、BBWの空気圧の充填、およびRESSやフロントおよびリアパワートレインのためにだけ温度調整システムを取り付けること、のみが車両に許可される。これらの車両には、FEHが提供する独特の標識を設置しなければならない。

ガレージ内でのみ許可される予選セッション中のタイヤ交換作業には、レース車両番号ごとに最大4名のチームメンバーが行うことができる。予選グループ中にタイヤ交換のために停止する場合、ドライバーは各競技の開始時に公表されているピットインとピットアウトの間の最小時間を遵守しなければならない。予選グループ中はいつでも、安全上の理由または作業レーンの停止位置に方向転換する場合を除き、車両は他のドライバーの邪魔にならない方法で、時速48kphの最低速度を遵守してファストレーンを走行しなければならない。

33.3 シーズンの第1戦を除き、予選グループは選手権の暫定的な総合順位に基づく。総合順位認定は選手権のポイントと競技中の順位に応じて決定される（第7条2）。

競技に参加するドライバーのドライバーズチャンピオンシップ順位は、グループAは奇数位のドライバーで構成され、グループBは偶数位のドライバーで構成される。

これまで選手権に参加したことのないドライバーは、レース番号に応じて番号順に追加される。

シーズンの最初のラウンドでは、各競技参加者は各グループに1名のドライバーを擁する。各グループ内のドライバーの配分は競技参加者の裁量に委ねられ、書類検査が終了する前に競技審査委員会に書面で通知されること。

33.4 予選セッション全体を通じて、他の車両が妨げられない場合、車両は最初にチームガレージ前の作業レーンにファストレーンを使用して停止し、ガレージ内で後退させられる。いかなる場合も、ファストレーンを走行する車両が優先される。

33.5 「グループ」は、グループAとグループBから構成され、それぞれ最大12台の車両が入る。各グループの走行時間は12分間で、周回数に制限はない。グループAが走路上の最初のグループとなり、グループBが最後のグループとなる。

すべてのラップは300kWの最大出力レベルで走行しなければならない。各ドライバーは、それぞれのグループの最初の6分以内に少なくとも1回の計時ラップを達成しなければならない。これを達成できなかった場合は競技審査委員会に報告され、ペナルティが課される場合がある。

「グループ」の終了時に、各グループで最速ラップタイムを記録した上位4名のドライバーが「デュエル」に進む。各グループの5位から12位は、達成された最速ラップタイムに応じて決定される。

33.6 「デュエル」は、本条項で定義された手順に従って、準々決勝、準決勝、決勝で構成される。

- a) 準々決勝デュエルは、各グループ（AおよびB）のドライバーの終了順位に従って順序付けされる。準々決勝デュエルの順序と各デュエル内のドライバーの順序は、「グループ」でのドライバーの認定順位に基づいて次のように定義される。

A : A 3 位対 A 2 位 / B : A 4 位対 A 1 位 / C : B 3 位対 B 2 位 / D : B 4 位対 B 1 位。

- b) 準決勝デュエルは、各準々決勝デュエル（A 対 B および C 対 D）の勝者で構成される。スタート順は準々決勝のラップタイムで定められた逆順とする。最速タイムを記録したドライバーが走路上で最後となる。同着の場合は、先にタイムを出したドライバーが最速とみなされる。
- c) 決勝デュエルは、準決勝デュエルの勝者 2 名で構成される。準決勝デュエルの達成タイムに従い、ラップタイムによって定義される順序の逆順となる。最速タイムを記録したドライバーが走路上で最後になる。同着の場合は、先にタイムを出したドライバーが最速とみなされる。

デュエルでデッドヒートになった場合、先にタイムを出したドライバーが勝者と宣言される。

「デュエル」の場合、R E S S の最大総出力は 3 5 0 k W とする。

33.7 「デュエル」手順：各ドライバーは、ピットレーンからのラップ（アウトラップ）1 周、計時ラップ 1 周、およびピットレーンに戻るラップ（インラップ）1 周を行うものとする。

レースディレクターから別段の指示がない限り、ドライバーは「アウトラップ」と「インラップ」のラップタイムで、グループ内で達成された最速総ラップタイムの最大 1 2 0 % を達成しなければならない。

最初のデュエルの最初のドライバーを除き、各デュエルの最初のドライバーは、前のデュエルの 2 番目のドライバーがピットレーンを離れた後、ファストレーンに入り、ピット出口の信号に進むことができる。各デュエルの 2 番目のドライバーは、対戦相手の後ろのファストレーンに位置を取らなければならない。

- a) 各デュエルは、ピット出口ライトが緑色に点灯したときに開始される。各デュエルの最初のドライバーは、この信号の 5 秒間以内にピットレーンを離れ、「アウトラップ」を開始しなければならない。その後、ピット出口ライトが 1 0 秒間赤色に点灯し、デュエルの 2 番目のドライバーについて再び緑色に 5 秒間点灯する。
- b) 何らかの理由でドライバーがピットレーンを離れることができない場合、「スタートしなかった」とみなされ、進むことはできない。2 番目のドライバーが最初のドライバーによってピットレーンから出るのを妨げられた場合、そのドライバーが勝者と宣言され、前進する。妨害されたドライバーは、参加する次のデュエルの順序を定義するためにラップタイムを達成することが許可される。
- c) コース上の前のデュエルの 2 番目のドライバーが計測ラップ中に中間タイミングライン 2 を通過したとき、次のデュエルを開始するためにピット出口ライトが緑色に点灯する。
- d) ドライバーは時間通りにピットレーンを出る責任を負う。
- e) デュエル中に 2 名のドライバーが所定の時間内にピットレーンを離れることができなかった場合、ピット出口ライトが 9 0 秒間赤色に点灯し、その後、次のデュエルの手順が続く。2 番目のドライバーが勝者として宣言され、前進する。
- f) 最大出力（3 5 0 k W）へのスイッチは、アウトラップの最終セクターの前に作動させることはできない。
- g) アウトラップまたはインラップ中に、計測ラップ上の別のドライバーを妨害したドライバーのラップタイムは削除される場合がある。競技審査委員会は追加のペナルティを課す場合がある。

33.8 決勝デュエルで勝ったドライバーが最初に出場資格を獲得し、敗者が2番目に出場資格を得る。準決勝デュエルで達成されたタイムに応じて、(準決勝の)敗者は3位と4位の資格を獲得する。準々決勝のデュエルで得られたタイムに応じて、(準々決勝の)敗者は5位から8位までの出場資格を得る。各グループ順位認定の達成順位に応じて、決勝デュエルで優勝したドライバーのグループに参加したドライバー(5位～12位)は奇数位に、その他のグループのドライバー(5位～12位)は偶数位に分類される。予選グループまたはデュエル中に2名以上のドライバーが同じタイムを記録した場合、先にタイムを記録したドライバーが優先される。

デュエルのラップタイムを達成できなかった、またはラップタイムを削除されたドライバーは、デュエルの順序に従ってラップタイムを達成したドライバーの後ろに順位付けされるものとする。

33.9 各グループまたはデュエルの終了時に、各ドライバーはピットレーンに戻り、マーシャルの指示に従って自車をパークフェルメに止める。

33.10 予選セッション中にサーキット上で車両が停止し、自力で復帰できないドライバーは、それ以降そのセッションに参加することは許可されない。予選セッション中にサーキットに車両が止まり、セッション終了前にピットレーンに戻された車両は、そのセッション終了までパークフェルメで保管される。

33.11 ドライバーが予選セッションを中断させた場合(赤旗)、当該ドライバーが該当セッション(グループまたはデュエル)で達成したベストラップタイムが取り消される場合がある。この理由によるラップタイムの取り消しに関する競技審査委員会の決定は控訴できない。複数の車両が関与する事件の場合、競技審査委員会が1名以上のドライバーが事件に直接責任を負っていないと判断した場合、競技審査委員会は、このドライバーにペナルティを課さないことを決定する場合がある。

34) 予選後のパークフェルメ

34.1 競技審査委員会から特に要請がない限り、すべての車両は、最初のグループのスタートの5分前から、公式結果にレースディレクターが署名した少なくとも30分後までパークフェルメにいたものとみなされる。予選走行中にピットレーンを出られなかった車両は、本来参加すべきセッション終了時にパークフェルメにいたものとみなされる。

35) グリッド

35.1 予選が終了すると、各ドライバーが達成した最速タイムが公式に発表される。

35.2

- a) 競技では、レースのグリッドは予選セッションの最終認定順位と第33条8項に従って作成される。
- 最初の8位はデュエルに参加した車両によって占められ、ファイナルデュエルの勝者がグリッドのポールポジションを獲得する。
 - 9位から最後まで順位は、デュエルに参加していない車両によって占められ、各グループで得られた結果に応じて決められる。
 - 決勝デュエルの勝者のグループの5位から12位に分類されたドライバーには、グリッド(9/11/…/23)の奇数位が割り当てられ、他のグループの5位から12位に分類されたドライバーには、偶数位(10/12/…/24)が割り当てられる。

例外的な理由により「デュエル」が開催されなかった場合、スターティンググリッドは「グループ」の結果に基づく。総合的に最速のドライバーのグループの1～12位に分類されたドライバーには、グリッド上の奇数位(1/3/5/…/23)が割り当てられ、他のグループの1～12位に分類されたドライバーには、グリッド上の偶数位(2/4/

6 / ... / 24) が割り当てられる。

b) 上記 a) に従ってグリッドが設定されると、グリッド位置ペナルティは違反が行われた順に問題のドライバーに適用される。

c) 最終グリッドはレース開始の 60 分前に発表される。

d) 何らかの理由でスタートできないドライバーは、できるだけ早い機会に、いかなる場合でもグリッド位置決め手順開始の 75 分前までに競技審査委員会に通知しなければならない。

1 台以上の車両が棄権した場合、スターティンググリッドはそれに応じてつめられ、最終的なスターティンググリッドはレース開始の 60 分前に確認される。2 名以上のドライバーのタイムが同じ場合は、先にタイムを出したドライバーが優先となる。

35.3 レースディレクターによって走路がウェットと宣言されない限り、予選のベストラップタイムが予選グループの最速タイムの 110% を超える一切のドライバーは決勝に参加できない。しかしながら、事前のフリー走行で適切なラップタイムを達成していたなど、例外的な状況下では、競技審査委員会は当該車両の決勝スタートを認める場合がある。

このような方法で 2 名以上のドライバーの出走が認められた場合の順番は競技審査委員会が決定する。

35.4 例外的な理由により、予選セッションがまったく行われなかった場合、またはグループセッションの 1 つだけが開催された場合、スターティンググリッドは、競技の事前のフリー練習走行セッションの最終結果に基づき決定される。

36) スタート手順

36.1 グリッド配置手順開始 40 分前に、ピット出口は開放され、車両はピットレーンから離れることが認められ、レコニザンスラップ走行を 1 周行う。この周回後、各車両はスタート順にダミーグリッドに着き走行準備完了モードを解除し停止する。
車両がレコニザンスラップの終わりにピットに入った場合、第 36 条 2 項に規定されているように、ピットレーン出口の終端からスタートしなければならない。

レコニザンスラップを完了せずダミーグリッドに自力で到着しない一切の車両は、スターティンググリッドからレースをスタートすることは認められない。

車両のダミーグリッド位置に移動する際に、ダミーグリッド上でタイヤをバーンアウトさせることは固く禁じられる。

36.2 レース開始の 32 分前に、警告音によりピットレーン出口閉鎖 2 分前が合図される。

レース開始の 30 分前に 2 度目の警告音とともにピットレーン出口が閉鎖される。この時点でピットレーンに残っている車両は、ピットレーンの終端からスタートしなければならない。2 台以上の車両がピットスタートとなった場合には、予選結果順に並ばなければならない。しかしながら、5 分前シグナルの提示後にピットレーン出口に到着した一切の車両は、ピット出口にすでに並んでいるすべての車両の後ろからスタートしなければならない。

そのようなすべての車両は、ピット出口のライトが緑になり、スタート後すべての車両がピットレーン出口を最初に通過した時点でレースに参加することができる。

36.3 グリッドとピットレーン出口の間に大幅なオフセットがある特定のサーキット構成では、審査審査委員会はピットレーンからレースをスタートする車両にエネルギーオフセットペナルティ（ゼロリセットに +X kWh）を課すことを決定する場合がある。

エネルギーオフセットペナルティは、競技開始時にブルテンで公表される。レースに許容される合計最大エネルギーは、すべての車両で同じまとなる。

- 36.4** R E S Sや前後のパワートレインに温度調整システムを取り付けることはダミーグリッド上、およびピットレーンからスタートする車両に許可される。スターティンググリッド上、ダミーグリッド上、またはピットレーンからスタートする車両はピットレーンで発電機の使用は認められない。レースディレクターによって明示的に許可された場合を除き、車両の周囲に観客がいる場合と3分前ボードの提示前のダミーグリッド上では車両に通電すること（パワーバス電圧 > 60 V）は禁止される。

タイヤ交換や車両の修理・調整を除き、ダミーグリッド内の車両からタイヤを取り外すことは禁止される。タイヤ交換や車両の修理・調整の場合、タイヤは常に車両から1メートルの範囲内に留めなければならない、作業が終了したら再度装着しなければならない。

- 36.5** スタートの接近は、レーススタート10分前、5分前、3分前、1分前、および15秒前に、警告音を伴うシグナルによりアナウンスされる。

- 36.6** 5分前シグナルが提示されたら、

- ー ドライバー、オフィシャル、チームの技術スタッフを除き、全員がダミーグリッドから退去する。
- ー ダミーグリッド上のすべての車両、またはピットレーンを離れるすべての車両はホイールを装着しなければならない、この合図の後にはピットレーンを除いてホイールを取り外すことはできない。バルブキャップは、ねじ込み式で、圧力調整はできない。
- ー 冷却システムはすべて車両から取り外さなければならない。

5分前シグナル提示時にすべてのホイールを完全に装着していない車両のドライバーには、第16条3項c)に規定されるペナルティが課せられる。

- 36.7** 3分前シグナルが提示されてから、1分前シグナルの前は、車両は通電されていなければならないが（パワーバス電圧 > 60 V）、ニュートラル（または仮想ニュートラル）を維持しなければならない。

- 36.8** 1分前シグナルから、車両は「ready-to-move（走行準備完了）」状態に入ることができる（技術規則第8条29項による）。

- 36.9** チームのスタッフは15秒前シグナルが提示される前にすべての機材を持って全員ダミーグリッドから退去しなければならない。15秒前シグナルが提示された後で援助が必要となった場合、そのドライバーは腕を上げて知らせなければならない、マーシャルはピットレーンにその車両を押し戻すよう指示される。この場合イエローフラッグを持ったマーシャルが当該車両の傍らに立ち、後方のドライバーに警告を与える。ダミーグリッドが空くと、第36条10項に従ってスタート手順が続けられる。

- 36.10** グリーンライトが点灯されたら、車両は、ポールポジションのドライバーを先頭にダミーグリッドからスターティンググリッドへ移動する（グリッド配置手順）。ダミーグリッドを離れる際すべてのドライバーは、ピットレーンの速度制限を遵守しなければならない。

マーシャルはダミーグリッドに残っている車両を最短経路を通過してピットレーンに押し戻すよう指示を受ける。ダミーグリッドから押し出されたドライバーは車両をスタートさせようと試みることはできず、マーシャルの指示に従わなければならない。

36.11 このグリッド配置手順中は、スタート練習をすることが禁止される。

36.12 グリッド配置手順中の追い越しは、遅れてしまった車両があり、その後ろの車両がその車両を追い越さないと隊列の残りを不当に遅らせることになってしまう場合にのみ許される。この場合、ドライバーは元のスタート位置を取り戻す場合においてのみ追い越しが許される。

36.13 車両がスターティンググリッドに到着したら、それぞれのグリッドにモーターに電圧をかけたまま停車する。

スタート方式はスタンディングスタートとし、常任スターターが操作するライトにより合図が出される。

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

36.14 決勝レーススタート中、F I A レースディレクターに特に許可を得ていない限り、ピットウォールは、オフィシャルおよび消火マーシャル以外は一切立ち入り禁止とする。

36.15 スタート手順中に、問題が生じた場合は以下の手順を適用すること。

- a) レースが開始されておらず、車両にスタートを危うくするような問題が発生した場合、問題が生じた車両のドライバーは、直ちに両腕を頭上に高く挙げ、その列の担当マーシャルは、直ちにイエローフラッグを振動表示しなければならない。レースディレクターがスタートを遅らせることを決定した場合、中断ライトのスイッチが入れられ、「"START DELAYED" (スタート遅延)」と表示されたボードが提示される。すべての車両は、問題を起こした車両がピットレーンに移動する間、スターティンググリッドで待機することになる。

グリッドが空になると、スターターは中断ライトを消し、再びスタート手順を開始する。

競技参加者はその後、問題解決を試みることができ、解決することができたならば、その車両はスタート後にピットレーン出口からスタートすることができる。このようにしてピットレーン出口からスタートする車両が2台以上ある場合、そのスタート順はピットレーン出口にたどりつくことができた順により決定される。

レースディレクターがタイミングモニター上で公式に言及する場合を除き、このような遅延中、グリッド上でのタイヤ交換は認められない。

- b) レースがスタートした場合：

- i) レースがスタートしている場合は、グリッド脇のマーシャルが、車両がグリッド上に停止していることを他のドライバーに知らせるため、イエローフラッグを振動表示する。
- ii) レーススタート後、スターティンググリッド上で車両が動かなくなった場合には、かかる車両を最短時間経路でピットレーンに押し戻すのは、マーシャルの責務である。グリッドから押し出されたドライバーは車をスタートさせようと試みることはできない。
- iii) 車両が一旦ピットレーンに入ったならば、当該ドライバーのメカニックはスタートする試みを行ってよい。そこで車両がスタートすれば、当該車両はレースに復帰することができる。こうした手順において、ドライバーおよびメカニックは、トラックマーシャルの指示に常時従わなければならない。

36.16 反則スタートに対しては、第16条3項のペナルティの何れかが課せられる。

36.17 下記の場合に限りスタート手順の特例が認められる。

- a) 5分前のシグナルが表示されてからレーススタートまでの間に雨が降りだし、レースディレクターの意見で競技参加者にセットアップ変更の機会を与えるべきであると判断された場合は、ライン上で中断ライトが表示され、スタート手順は10分前の時点から再開される。
- b) 決勝レースのスタートが迫っていて、かつコース上の水量が多く、レースするのは安全性に問題があるとレースディレクターが判断した場合には、中断ライトがライン上で提示され、遅延予定に関する情報が計時モニターに提示される。スタート時刻がわかると直ちにレースディレクターから、それが知らされる。
- c) レースがセーフティカーの先導のもとスタートされた場合には、第38条16が適用される。

36.18 第36条17項c)の条項に従ってレースがセーフティカーの後方でスタートした場合、そして第38条16項に従い、レースディレクターは以下のオプションのいずれかを適用してセーフティカー期間を終了する：

- a) レースディレクターがセーフティカーを呼び戻しても安全であると判断した場合、公式メッセージシステムを介して「**STANDING START** (スタンディングスタート)」というメッセージがすべての競技参加者に送信される。すべてのFIAライトパネルに「SS」が表示され、黄旗とSCボードが撤去され、セーフティカーのライトが消灯される。これは、競技参加者とドライバーに対して、そのラップの終わりにセーフティカーがピットレーンに入るという合図となる。この時点で、セーフティカーの後ろに並んでいる先頭の車両は、最低速度48km/hでペースを決定し、必要に応じて車間距離を車両10台分以上としても構わない。セーフティカーがピットレーンに入ったら、ピットレーンからスタートする必要がある車両を除くすべての車両は、グリッドに戻り、各々グリッドの位置につき、第36条13項から第36条15項に定められた手順に従わなければならない。
- b) セーフティカーの後ろで数周した後、路面状況がスタンディングスタートを行うのに適していないとみなされた場合、公式メッセージシステムを介して「**ROLLING START** (ローリングスタート)」というメッセージがすべての競技参加者に送信され、第38条12項の規定に従わなければならない。
どちらの場合も、第38条14項が適用される。セーフティカー条件下でグリーンフラッグが提示されるまで、またはスタートライトが消えるまでのレース時間は、第37条2項に従って追加周回数としてカウントされる。

36.19 競技審査委員会は、裁定のための補助としてビデオやその他の電子機器を使用することができる。競技審査委員会は審判員の判定をくつがえすことができる。スタート手順に関する国際競技規則あるいは本競技規則の規定に違反した場合、当該車両およびドライバーは競技失格となる場合がある。

37) レース

37.1 決勝レース中、ピットレーンを離れるドライバーはピットレーン出口の信号が緑色の時のみ、自己の責任のもとにそれを行うことができる。走路上に接近してくる車両がある場合は、青旗を持ったマーシャルおよび／あるいは青色の点滅灯でドライバーに警告を与える。

37.2 レースは予選セッション終了から少なくとも3時間後に行われる。

各レースのスタート合図からレース終了合図までの周回数は、第5条6項に「追加周回数」を加えたものに従って定義される。

予定されたレースラップの最後に最大7の「追加周回数」が追加され、元のレース距離の終了3周前までに競技審査委員会によってタイミングモニターおよび書面で通知される。

追加周回数はF I Aが公表する基準ラップタイムに基づいて計算される。F C YまたはS C期間中、この条件の合計時間（F C YおよびS C時間）は「追加周回数」としてカウントされ、完全な基準ラップタイム単位ごとに1ラップが元のレース距離に追加される。計算はすべてのF C YおよびS C期間に対してまとめて行われる。

たとえば、基準ラップタイムが「1分30秒」の場合、F C YおよびS C期間の合計時間4分15秒が、追加の2ラップに変換される。

先頭車両が元のレース距離の80%を完走した後にS CまたはF C Y期間が発生した場合、それは「追加周回数」の計算にはカウントされない。S CまたはF C Y期間が、先頭車両が元のレース距離の80%を完走する瞬間に及ぶ場合、その前の期間のみが「追加周回数」としてカウントされる。先頭車両が元のレース距離の80%を完走した後の期間は、「追加周回数」の計算にはカウントされない。

「追加周回数」の割り当ては控訴の対象にはならない。

37.3 各ドライバーはそれぞれ2台の車両を使用する。車両の変更は、ドライバーのピット内で行われる。

37.4 レースに関して：

- a) R E S Sから出力される最大総電力は、通常モードでは300kWに制限される。
R E S Sから出力される最大総電力は、アタックモードでは350kWに制限される。
回生は技術規則第7条5項に従い、600kW（フロント250kW、リア350kW）に制限される。

付則5の手順に従って、アタックモードは、サーキットやテレビに表示されるアクティベーションゾーンを通過した後に起動される。アクティベーションゾーンの形状と位置はサーキットごとに異なる場合がある。
- b) 各レースでは、競技参加者には特定の量のアタックモードが割り当てられ、各競技の開始時にブルテンで公開される。各アクティベーションの時間の割り当ては、ブルテンおよび付則5の手順に従って、各競技参加者によって決定される。
アタックモードに割り当てられた合計時間を使用することが義務付けられている。
- c) レースでアタックチャージが必須となっていない場合、ドライバーの最初の2周でアタックモードの起動は禁止される。
第37条4項に従ってレース中に必須のアタックチャージがある場合、競技参加者がピットレーンに入り、必須のアタックチャージを完了する前にアタックモードを起動することは禁止される。
- d) フルコースイエローまたはセーフティカーの期間中にアタックモードを起動することは許可されない。競技参加者は必須のアクティベーション要件を遵守しなければならない。
- e) セーフティカー期間終了後、競技参加者がフィニッシュ／コントロールラインを通過する前にアタックモードを起動することは認められない。

37.4 競技開始時に発行されるブルテンに指定されている場合、アタックチャージを完了するためにピットに停止することが義務付けられ、以下の第37条5項および第37条6項の規定に従う。
F I Aは、アタックチャージが義務付けられるレースについては、当該レースの少なくとも21日前までに発表する。

37.5 アタックチャージが義務付けられているレースでは、各競技参加者は一度ピットレーンに入り、ガレージエリアに停止して急速チャージ（「アタックチャージ」）を完了させなければならない。

急速充電中:

- a) アタックチャージャーは正しく差し込まれ、技術規則第7条5項に従ってエネルギーの全割り当てが車内で充電されなければならない。
- b) アタックチャージが完了するまでタイヤ交換は禁止される。チャージャーが車両から抜かれるまでは、4つの車輪すべてが地面に接触したままでなければならず、アタックチャージャー装置の抜き差し以外の車両への追加作業は固く禁じられる。
- c) 車両の作業は2名以下で行うことができ、さらに車両の停止と解放を担当する1名が特別に割り当てられ、その全員が第23条12項に従って頭部と目の保護具を着用し、さらにFIAが承認した8856-2018オーバーオールを着用しなければならない。
さらに、車両へのチャージャーの抜き差しを行う担当者は、クラス0の電気安全手袋を着用し、その上にFIA承認の8856-2018手袋を着用しなければならない。充電作業が終了するまで、ガレージ前の作業エリアに他のチーム人員が立ち入ることや機器があることは許可されない。
- d) 競技参加者は、「アタックチャージ」のサービスのためにピットレーンに車両を二重に並べることは禁止される。指定されたピットストップステーションで同時にピットストップを実行できるのは、競技参加者1名につき1台のみである。1つのピットストップステーションに複数の車両が並ぶことは許可されない。
- e) ドライバーは、競技開始前に公表された最低「停止時間」を遵守しなければならない。「停止時間」は、車両がピットレーン位置に停止し、ブーストチャージャーが接続された瞬間から、車両が再び移動してファストレーンに復帰する瞬間までカウントされる。

37.6 アタックチャージが義務付けられているレースでは、以下の期間に実施できない場合がある：

- a) ドライバーが関連競技の付則1に掲載されている「アタックチャージウィンドウ」の最大SOCに達する前。
- b) ドライバーが関連競技の付則1に掲載されている「アタックチャージウィンドウ」の最小SOCに達した後。
- c) 第40条に従ってレースが中断されている間。

疑義を避けるために、ブースト充電器が車両に接続されている時点で、SOCは上記のa) およびb) で定義されたパラメータ内にななければならない。

何らかの理由で、上記のa)、b)、またはc)に基づいてアタックチャージを行ったドライバーは、必須の「アタックチャージ」を実行したとはみなされず、競技審査委員会に報告される。

レースが中断され再開できない場合、アタックチャージピットトップを完了していないドライバーの経過時間に、競技開始前にブルテンで発表されたストップアンドゴーペナルティのタイムペナルティに20秒が加算される。

37.7 パークフェルメ規定は、競技審査委員会からの特別な要求の場合を除き、公式結果が競技長によって署名されてから少なくとも30分まで適用される。

レース終了後、ドライバーはマーシャルの指示に従わなければならない。車検に選ばれなかった車両は、パークフェルメ規定に従って競技参加者のガレージに置かれなければならない。

37.8 充電式エネルギー貯蔵システム (RESS) を介してMGUに供給できるエネルギーは、FIAフォーミュラE世界選手権の技術規則第7条5項に従って定義される。この値に達すると、最大電力はゼロ (0) kWになり、電力が遮断されるとすぐに「雨」ライトと「走行準備完了」ライ

トが点滅しなければならない。車両がフィニッシュ／コントロールラインを通過した後、レースディレクターの同意に従い、ドライバーは第一の場合にはMGUパワーを再起動してレースを続けることができ、第二の場合にはピットに戻ることができなければならない。

38) セーフティカー

- 38.1 セーフティカーを、FIA指名のドライバーが運転し、全競技車両を認識できるFIA承認のオブザーバーが同乗する。オブザーバーはレースコントロールと常時無線連絡が取れる状態になっている。
- 38.2 スタートグリッド配置手順開始時間より45分前から、セーフティカーがグリッドの前方の位置につき、5分前シグナルが提示されるまでその位置に留まる。この時点で（下記第38条15項の場合を除く）、セーフティカーはサーキットを完全に1周し、所定の位置につく。
- 38.3 レースディレクターの指示により、レースを非競技化するためにセーフティカーが使用される場合がある。
- セーフティカーは、競技参加者またはオフィシャルが危険な状況ではあるがレースを中断するほどではない場合にのみ使用される。
- 38.4 セーフティカー出動の命令が下された場合、可能である場合は、計時モニターに「"SAFETY CAR DEPLOYED"（セーフティカー出動）」というメッセージが表示され、すべてのマーシャルのポストはイエローフラッグの振動表示と「SC」ボードを表示し、セーフティカーの活動の間保持する。
- 38.5 いかなる車両もセーフティカーが出動中のどの時点であっても、不必要に遅くまたは不安定な走行する、または他のドライバーあるいはそれ以外の人に対して危険を及ぼす可能性があるような方法で運転できない。これは、かかる車両がコース上にいる場合にも、ピット入り口あるいはピットレーンで走行中である場合にも適用される。
- 38.6 セーフティカーは、その灯火を点灯させながら、レースの先頭車両の位置に関係なく走路に合流する。
- 38.7 すべての競技車両は減速し、レース中セーフティカーの後方に車両10台分以下の車間距離を保ち、整列しなければならない。
- 38.8 下記a)～h)の場合を除いて、セーフティカーがピットに戻った時、車両が最初にコントロール／フィニッシュラインを通過するまで、ドライバーはセーフティカーを含め他車の走路上での追い越しが禁止される。しかしながら、セーフティカーが最終週の開始時点になってもまだ出動中である場合、あるいは最終周で出動することになった場合、第38条14項が適用される。

以下は例外とする：

- a) ドライバーがセーフティカーにより追い越しを指示された場合。
- b) 下記の第38条12項あるいは第38条15項の場合。
- c) ピットに入ろうとしている時に、ドライバーは第1セーフティカーラインに到達した後で、セーフティカーを含めたコースに残っているその他の車両を追い越すことができる。
- d) ピットを出ようとしている時に、ドライバーは第2セーフティカーラインに到達する前に、セーフティカーを含め、その他の走路上の車両を追い越すまたは車両に追い越されることができる。

- e) セーフティカーがピットに戻ってくる時、第1セーフティカーラインに到達した後で、走路上の車両に追い越される場合。
- f) ピット入口、ピットレーンあるいはピット出口にいる間に、ドライバーは同じくこの3つのエリアにいるその他の車両を追い越すことができる。
- g) セーフティカーがピットレーンを使用中（下記の第38条11項参照）に指定のガレージエリアに停止している車両が追い越される場合。
- h) 明らかに問題が発生して速度を落としている車両の場合。

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

38.10 セーフティカーは、少なくとも先頭車両がその後方につき、残りの全車両がさらにその後方に整列するまで活動を続ける。

一旦セーフティカーの後方についたなら、すべての車両が互いに車両10台分以内に留まらなければならない、レース先頭車両は、セーフティカーの後方に車両10台分以内の車間距離を保たなければならない（下記の第38条12項の場合を除く）。

38.11 特定の状況下では、レースディレクターはセーフティカーにピットレーンを使用することを要請できる。この場合、セーフティカーの灯火が点灯していることを条件として、全車はセーフティカー後方に続いて追い越しをすることなくピットレーンに進まなければならない。この状況にてピットレーンに入った車両は自己のガレージエリアに停車することができる。

38.12 レースディレクターから別段の指示がない限り、ピットレーン入口は開いたままとなり、セーフティカーが第1セーフティカーラインに到着するとピット出口ライトが赤に変わる。列の最後の車両が第2セーフティカーラインに到達すると、ピット出口ライトが緑色に変わる。セーフティカーが出動する前に車両がすでにピットレーンに入っている場合を除き、セーフティカー期間中に第16条3項c) またはd) に定義されているペナルティを実行することは禁止される。

38.13 レースディレクターがセーフティカーを呼び戻しても安全であると判断した時は、「"SAFETY CAR IN THIS LAP"（セーフティカーはこの周回で入る）」のメッセージが、可能である場合には、計時モニターに表示され、セーフティカーはすべての灯火を消す。これはセーフティカーがその周回が終了した時点でピットレーンに入ることの競技参加者およびドライバーへの合図となる。

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

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

セーフティカーがピット入口に進入すると同時に、イエローフラッグと「SC」ボードが撤去され、決勝レース最終周を除き、それらに代ってライン上にてグリーンライト点灯を伴うグリーンフラッグの振動表示がされる。これらは最終車両がラインを通過するまで振動表示される。

38.14 セーフティカーが出動中の各周回は、レース周回として数えられる。

38.15 セーフティカーが最終週の開始時点になってもまだ出動中である時、あるいは最終周で出動す

ることになった時、最終週の終了時点でセーフティカーはピットレーンへ入り、競技車両は追い越しをすることなく通常通りチェッカーフラッグを受ける。

- 38.16 ある特定の状況において、レースがセーフティカーの先導によりスタートする、あるいは40条5項a)に従い再開する場合がある。何れの場合も、10分前シグナルの時点でオレンジ色の灯火が点灯される。これは、セーフティカーの先導によりレースがスタートする（または再開する）ことをドライバーに知らせる合図である。

グリッド手順の開始を示す緑色のライトの点灯は、レースの開始も示す。グリーンライトが点灯したら、セーフティカーはグリッドを離れ、すべてのドライバーはグリッド順位に従い車両10台分以内の車間距離で走行し、ポールポジションの位置を通過するまで、ピットレーンの速度制限を遵守しなければならない。

追い越しは、以下の場合にのみ許される：

- a) グリッドを離れる際に遅れてしまった車両があり、その車両を追い越さないと、後続の車両が隊列の残りを不当に遅らせることになってしまう場合。あるいは、
- b) ピットレーンスタートとなる車両が複数台あり、そのうちの1台が不当に遅れる場合。

いずれの場合にも、ドライバーは元のスタート位置、あるいはレースがスタートしたときにピット出口に並んだ順序を取り戻す場合においてのみ追い越しが許される。

このようにして遅れてしまい、第1セーフティカーラインに到達する前に当初のスタート順を取り戻すことができないドライバーは、ピットレーンに入らなければならない、全隊列がピットレーン出口を通過し終えた後でのみ、レースに合流（または再合流）することができる。

39) フルコースイエロー「FCY」

39.1

- a) FCYボードと旗がコース上に表示されている場合、またはデジタルパネルがFCYサインで点灯している場合、すべての車両は直ちに減速しなければならない。速度が50km/hまで低下するまでの最大時間は5秒である。
FCYに入ると、車両は1列縦隊で50km/hまで減速し、前の車両および後ろの車両との車間距離を維持する。

速度のみ（車間距離ではない）がレースコントロールによって監視される。

FCYから緑旗に戻るまで5秒のカウントダウンが行われる。

- b) FCYメッセージがモニターに表示されたら、すべての車両は直ちに速度を落とさなければならない。すべてのマーシャルポストには、黄旗の振動表示とFCYと表示されたボードが提示される。FCYの使用中に、不必要にゆっくりと、不規則に、または他のドライバーにとって潜在的に危険であるとみなされる方法で運転された車両は、いつでも競技審査委員会に報告される。これは、そのような車両がトラック上、ピット入口、またはピットレーン出口で走行しているかどうかに関係なく適用される。
- c) レースディレクターの指示に応じて、ドライバーは先頭車両の後ろに列を形成（バックアップ）することができ、レースが再開されるまで先頭車両は最高速度50km/hで走行し続けなければならない。FCY中の追い越しは固く禁止される。

- 39.2 ピットレーンの入口と出口は開いたままであり、車両はピット前で少なくとも10秒間停止する限り、自由にピットインできる。FCY手順が展開されるときに車両がすでにピット入口に居る場合を除き、FCY期間中に第16条3項c)またはd)に定義されているペナルティを実行す

ることは禁止されている。

特定のサーキットレイアウト構成では、先頭車両が最初のセーフティカーラインに到達すると、レースディレクターがピット出口の信号を赤に変えることがある。レースディレクターがピットレーンの車両をコースに復帰させても安全であると判断した場合、ピット出口ライトを緑色に変えることができる。

ピットレーンに入る車両は、第1セーフティカーラインを通過すると、走路上の車両を追い越すことができる。ピットレーンから出る車両は、第2セーフティカーラインに到達するまで、他の車両を追い越すことができる。ピットレーン入口とピットレーン出口でも、最高速度は50 km/hに制限される。

- 39.3 レースディレクターが、FCYの原因が解決されたことに納得すると走路をグリーンに戻す。これは、モニターにメッセージを掲載することによって行われる。この段階で、すべてのマーシャルポストは黄色の旗とFCYボードを緑旗の振動表示に置き換える。レースと追い越しは、車両相互の位置やフィニッシュ／コントロールラインに対する位置に関係なく、制限なく通常に再開される。
- 39.4 FCYの原因が継続し、安全が危険にさらされる可能性がある場合、FCY期間の後にセーフティカー介入が行われる場合がある。

40) レースの中断

- 40.1 競技参加者または競技役員が走路上を走行する車両によって差し迫った身体的危険にさらされ、レースディレクターがたとえセーフティカー後方であっても走路を安全に移動できない状況であると判断した場合、レースは中断される。レースを中断する必要がある場合、レースディレクターはすべてのマーシャルポストに赤旗を掲揚し、スタートライトに中断信号を点灯するよう命令する。
- 40.2 合図が発せられると、追い越しは禁止され、ピット出口は閉鎖され、すべての車両はピットレーンまでゆっくり（50 km/h）進まなければならない。

車両は、各々のガレージ内（車両の修理が必要な場合）または各々のガレージ前の作業レーンに位置するものとする（この場合、車両は第43条1項に従ってパークフェルメにあるとみなされる）。レース中またはレース中断中に計時スクリーンに「"Wet Track"（ウェットトラック）」メッセージが表示された場合は、ピットレーンでのタイヤ交換が許可される。

- 40.3 レースはできるだけ早く再開され、レースディレクターは可能な場合、予想される再開時刻と指示を計時スクリーン上に提供する。

レースディレクターの指示に従い、作業レーンに配置される車両は、停止時にレース順にピット出口に整列するものとする。

ガレージに入ったすべての車両は、再スタート順序の最後に配置される。これらの車両の順序は、車両が通信を介してレースディレクターに作業レーンに入ったことを通知する時刻によって決定される。通知が行われる前は、車両はパークフェルメ状態で作業レーンに置かれていなければならない。

これらの車両は再スタート順序の最後尾に配置される。車両の修理が完了していない場合、作業が完了してからレースに再出場することができる。

テクニカルデリゲートは、車両の位置（作業レーンまたはガレージ）に関係なく、修理の実施を要求することができる。車両が作業レーンにあり、テクニカルデリゲートが修理を要求した場合、車両は修理を行うことのできるガレージに移動しなければならない。その後、ガレージ再スタート

ト規定が適用される。

- 40.4 コースがブロックされた結果、ピットレーンに戻れなくなった車両は、コースがクリアとなった時点で戻される。

また、レース中断時にピットレーンまたはピット入口にいた車両は、レース中断前の順に並べられる。

いずれの場合も、順序はすべての車両の位置を決定することができた最後の時点で取得される。その後、そのような車両はすべてレースを再開することが許可される。

その後、セーフティカーがピット出口まで走行する。

- 40.5 レース中断中：

- a) レース時間は停止するが、レースラップはカウントされる。
- b) レースの全距離を完走するためにあらゆる努力が払われる。
- c) チーム員とオフィシャルのみがピットレーンに入ることが許可される。

- 40.6 ドライバーは常にマーシャルの指示に従わなければならない。

4 1) レースの再開

- 41.1 遅延はできる限り短く保たれ再開の時刻がわかると直ちに、競技参加者は、可能である場合には計時モニターを通じて知らされる。

- 41.2 レースディレクターの指示があれば、レース中断時に先頭車両の周回遅れだった車両に加え、セーフティカーと先頭車両の間にある車両は、追い越しをすることなく、ピットレーンを出て次の周回を完走することが許可される場合があり、レース再開時にピットレーンを離れたセーフティカーの後ろの車両の列に加わる。

- 41.3 1 分前シグナルが提示されたら、車両は「"ready to move"（走行準備完了）」状態にすることができ（技術規則第 8 条 2 9 項による）、チームのスタッフはすべて、1 5 秒シグナルが提示されるまでに、すべての機材を持ってファストレーンから退去しなければならない。1 5 秒シグナルが提示された後で援助が必要となったドライバーは、腕を挙げなければならない。ピットレーンを離れることができる残りの車両が出発すると、マーシャルが車両を作業レーンに押すよう指示される。この場合、黄旗を持ったマーシャルが当該車両の傍らに立ち、後ろのドライバーに警告を与える。ドライバーは、ピットレーンから出ることができない車両を追い越すために、ファストレーンを離れることができる。

- 41.4 レースはグリーンライトが点灯すると、セーフティカーの先導で再開される。セーフティカーは以下の状況でない限り、1 周回後にピットに入る：

- a) ウエットコンディションでレースが再開され、レースディレクターが1 周回よりさらに周回が必要であると判断する場合は、第 3 8 条 1 6 項を参照。
- b) すべての車両がまだセーフティカーの後方に揃ってない。
- c) さらに介入が必要な事件が重なって発生している。

グリーンライトがピット出口で点灯すると、レースが再開され、セーフティカーはピットレーンを離れ、すべてのドライバーは続かなければならない。

- 41.5 追い越しは、ファストレーンのその位置を離れる際に遅れてしまい、その後ろの車両がその車両を追い越さないと隊列の残りを不当に遅らせることになってしまう場合にのみ認められる。

このようにして遅れてしまい、第1セーフティカーラインに到達する前に当初のスタート順を取り戻すことができないドライバーは、ピットレーンに再び入らなければならない、全隊列がピットレーン出口を通過し終えた後でのみ、レースに合流することができる。

第1セーフティカーラインに到着する前に元のスタート順序を取り戻すことができなかった場合、ピットレーンに進入できなかったドライバーには、第16条3項に基づくペナルティが課せられる。

- 41.6 競技審査委員会の意見により、この周回中に不必要に他の車両を追い越したと判断されたドライバーに対しては、第16条3項の何れかのペナルティが課せられる。

この周回の間は、第38条13項、第38条14項、第38条15項、および第38条16項が適用される。

- 41.7 レースディレクターは、以下の選択肢のいずれかを適用してセーフティカー期間を終了する：

- a) レースディレクターがセーフティカーを呼び戻しても安全であると判断した場合、
「**"STANDING START"** (スタンディングスタート)」というメッセージが公式メッセージシステムによりすべての競技参加者に送信される。すべてのFIAライトパネルに「SS」が表示され、黄旗とSCボードが撤去され、セーフティカーのライトが消灯される。これは、競技参加者とドライバーに対して、そのラップの終わりにセーフティカーがピットレーンに入るという合図となる。この時点で、セーフティカーの後ろに並んでいる最初の車両が最低48 km/hでペースを決定し、必要に応じて車両10台分の車間距離を超えることもある。セーフティカーがピットレーンに入ったら、すべての車両はグリッドに戻り、グリッドの位置につき、第36条13項から第36条15項に定められた手順に従わなければならない。
- b) 走路の状態がスタンディングスタートを行うのに不適切であると判断された場合、公式メッセージシステムを介して「**"ROLLING START"** (ローリングスタート)」というメッセージがすべての競技参加者に送信され、第38条12項の規定に従わなければならない。

どちらの場合も、第38条14項が適用される。セーフティカー条件下でグリーンフラッグが提示されるまで、またはスタートライトが消えるまでのレース時間は、第37条2項に従って追加周回数としてカウントされる。

- 41.8 レースが再開できなかった場合は、レースは中断の合図が出された周回の1つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。

4.2) フィニッシュ

- 42.1 レース終了の合図は、第37条2項に従い、先頭車両が所定のレース距離を走破した時点で直ちにフィニッシュ/コントロールライン上で表示される。

- 42.2 いかなる理由にせよ先頭車両が予定されたレース距離を完走する前にレース終了の合図が出された場合はその合図が出される前に先頭車両がフィニッシュ/コントロールラインを最後に横切った時点でレースは終了したものとみなされる。また、いかなる理由にしろ、レース終了の合図が遅れて表示された場合には、レースはそれが終了すべきであった時点で終了したものとみなされる。

- 42.3 レース終了の合図を受けた後、すべての車両は、不必要な遅れを生じさせることなく（明らかにそれが必要である場合以外）、何か物を受取ったり（勝者に渡される国旗を除き）、あるいは援

助（マーシャルの援助が必要な場合を除く）を受けたりすることなく、定められたコースを通過して直接パークフェルメに進むものとする。

自力でレース後のパークフェルメへ到達できない車両は、マーシャルの管理のもと、パークフェルメへ移動される。

4 3) パークフェルメ+隔離エリア

- 43.1 パークフェルメには、担当オフィシャルのみが立ち入りを許される。各車両につきメカニック 2 名は、補助バッテリーを車両に接続し（車両から競技参加者へのデータ転送はこの接続を介して転送される）、B B Wに空気圧を充填し、R E S S、フロントおよびリアパワートレインに温度調整システムを取り付けるためだけにパークフェルメに入ることが許可されている。当該オフィシャルの許可を得ない限り、いかなるその他の介入も許されない。
- 43.2 パークフェルメを使用する場合は、パークフェルメ規定が、フィニッシュ/コントロールラインからパークフェルメ入口までの間における範囲で適用される。
- 43.3 パークフェルメは十分な大きさを持ち、許可を得ていない、いかなる者も立ち入らないように保たれていなければならない。
- 43.4 セッション終了後、車両が競技参加者のガレージ内にあるパークフェルメにあるとき、テンサバリア（パーテーション）を車両の周りに設置しなければならない。これらの車両には、F E H が提供する独自の標識を設置しなければならない。

第 4 3 条 1 項に基づいて許可されていることに加え、パークフェルメ条件下での R E S S の充電または放電は、テクニカルデリゲートおよび狭義審査委員会によって事前に与えられた明らかな許可がある場合にのみ実行できる。

許可は、F I A 指定の R E S S サプライヤーを通じて発行される場合がある。追加のメカニック 1 名は、安全上重要な作業（HV安全フック）のみを補助するためにパークフェルメに入ることが許可される。パークフェルメのその他の規定はすべて引き続き適用される。

4 4) 順 位

- 44.1 第 1 位の車両は第 5 条 6 項に従う所定のレース距離、加えて第 3 7 条 2 項に従う「追加周回数」を最短時間で走破した車両、または妥当な場合にはスタート 7 5 分後（第 5 条 6 項の下では、それ以上）に先頭でラインを通過した車両とする。すべての車両の順位は、達成した周回数の順に決定されるが、同一周回数の場合はラインを通過した順序とする。
- 44.2 走行周回数が、優勝車両の周回数の 9 0 %（端数切捨）に達しない車両は順位の認定を受けられない。
- 44.3 レース終了後、公式順位が発表される。この発表のみが、国際競技規則および本競技規則に基づいてなされる修正の対象となりうる有効な結果である。

4 5) 表彰式

- 45.1 1 位、2 位、3 位でレースをフィニッシュしたドライバーおよび優勝した競技参加者の代表者はポディウムにおける表彰式に出席しなければならない。また、その直後、テレビインタビュー、およびメディアセンターでの記者会見に出席できるようにしなければならない。

4 6) レース後の記者会見、およびプロモーション

- 46.1 要請に応じ、すべての登録ドライバーは、F I Aが開催するすべての記者会見に無料で出席することが義務付けられる。それに加えて以下の義務事項が遵守されなければならない：

予選および／あるいは表彰式の直後、予選および／あるいは各レースで1位、2位、3位の順位認定を受けたドライバーは記者会見（場所は大会特別規則書に明記される）に出られるようにすることが求められる。これらすべての3名のドライバーはこの記者会見への出席が義務付けられる。

ドライバーはその記者会見の間、レーシングスーツのファスナー類を閉め、指定のキャップを着用しなければならない。記者会見を欠席あるいは遅刻したドライバーには、罰金3 0 0 0ユーロが課される。この罰金はこの種の追加の反則につき1 0 0 0ユーロずつ増やされる。

- 46.2 ドライバーは、サイン会、表彰式、記者会見、ピットレーンウォークおよびレース前パレードなど、プロモーターに要求される一切のプロモーション活動に参加しなければならない。

ドライバー、競技参加者および製造者は、選手権プロモーションのために、その氏名・名称を一切のプロモーション、宣伝広告および広報活動目的に使用する権利をF I Aに与える。競技参加者、製造者およびドライバーあるいはそのエージェントまたは代理人による選手権のロゴの使用は、F I Aより事前に書面による許可を得ていない限り禁止される。

2023年12月6日付

「2023-2024 FIA FORMULA E SPORTING REGULATIONS」仮訳

2023-2024 FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP

SPORTING REGULATIONS

Appendix 1 ~ 6

競技規則 付則1 ~ 6

(6 December 2023)

付 則 1

FIAフォーミュラE選手権競技規則第9条に要求される情報

パートA

1. ASNの名称および住所

ASN:

住所:

電話:

Eメール:

2. オーガナイザーの名称および住所

オーガナイザー名:

住所:

電話:

Eメール:

3. 競技会の開催日および開催場所

4. 書類検査の開始時間

車検:

参加書類確認:

5. 各決勝レースのスタート時刻

	レース 1
年月日	
時刻	

6. 照会先の住所、電話番号、ファックスおよびEメールアドレス

名称:

住所:

電話:

Eメール:

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:

1周回の距離:

周回数:

参考ラップタイム:

周回方向:

ラインに対するピットレーン出口の位置:

スタートライン:

フィニッシュライン:

スタート - フィニッシュラインのオフセット:

ポールポジション:

ピットレーンの最大速度制限:

コースライセンスに従う参加車両台数:

スタートモード:

8. サーキット内施設の正確な位置

競技審査委員会室:

レースディレクター室：
 F I A事務局：
 参加確認：
 車検、フラットエリアおよび重量計測：
 パークフェルメ：
 ドライバーおよび競技参加者のブリーフィング：
 公式デジタル通知掲示板：
 優勝者記者会見室：
 プレスセンター：
 メディア認証センター：

9. 追加情報

車両&と機材荷物の利用可能状況：
 充電時間：
 シェイクダウン：
 活動禁止：

10. トロフィーおよび特別賞典のリスト

11. A S Nに指名された以下の競技役員の氏名

競技審査委員：
 競技長：
 競技会事務局長：
 国内車検委員長：
 国内医師団長：
 レスキューチーフ：

12. その他の大会に特有な事項

抗議および控訴
 抗議料：
 控訴料：
 一般的医務情報：
 メディカルセンターの位置：
 電話番号：

パートB (FIAが記入)

競技審査委員長：
 第2国際競技審査委員：
 競技審査委員会のドライバーアドバイザー
 レースディレクター：
 副レースディレクター：
 スターター：
 競技審査委員会事務職：
 テクニカルデリゲート：
 テクニカルデリゲート（電子機器）：
 副テクニカルデリゲート：
 副テクニカルデリゲート：
 メディカルデリゲート：
 プレスデリゲート：
 ピットレーンデリゲート：
 F I Aオブザーバー：

セーフティカードドライバー：
計時委員長：
スポーティングデリゲート：
その他：

パートC

詳細タイムテーブル

パートD

F I A事務局から入手可能な「Organisation Agreement（組織協定）」

FIA VISA:

付 則 2

PODIUM CEREMONY (表彰式)

1. MASTER OF CEREMONIES (式典長)

式典長はF I Aにより指名され、表彰式全体を指揮し責任を負う。

2. ポディウム (表彰台)

a) 壇および台座

台座の寸法はF I Aグラフィックデザインマニュアルに従わなければならない。

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

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

トロフィーは個別の台座（合計4つ）に配置され、それぞれの台座の上に1つのトロフィーが置かれる。

b) 旗

デジタルフラッグは表彰台背面上部に配置される画面上で16:9形式で使用されること。

c) 床

ポディウムの床は完全に平らで滑らかで、滑り止めビニールで覆われていること。

3. 国 歌

a) 優勝ドライバーおよび優勝競技参加者の国歌が吹奏される。ドライバーと競技参加者の国籍は、F I Aによりオーガナイザーに通知され、国際モータースポーツ競技規則第9条4項に一致する。

b) (式典長により始められる) 国歌がTV放送につながるオーディオ機器で明瞭に聞こえるよう、適切な音響装置が設置されること。

c) シャンパンシャワーが開始される時に音楽が奏されること。

d) 表彰式の実況解説が一般公衆に向けて放送されること。
プレゼンターはカメラや公衆に映る必要はない。

4. トロフィー

表彰式中に4本のトロフィーのみが授与されること。

- a) 優勝ドライバー
- b) 2位のドライバー
- c) 3位のドライバー
- d) 優勝チーム

トロフィーのデザインは自由であるが、競技の重要な意味を反映すること。それらはASNまたは選手権プロモーターによって提供され、以下を示さなければならない：

- a) F I AフォーミュラE世界選手権の公式ロゴ
- b) 競技の正式名称および／あるいはタイトルスポンサーロゴ
- c) ドライバーの順位

トロフィーの形式は次のとおり：

- a) 優勝者のトロフィー — 2位および3位のドライバーに授与されるトロフィーとは明らかに異なっていなければならない。
- b) 2位および3位のドライバーのトロフィー — 互いに似ていて構わない。

トロフィーの重量は1本最大で5キロを超えてはならない。トロフィーのデザインは、損傷なく取り扱いおよび輸送が可能なものでなければならない。

5. 式次第

- a) 式典長が決めた者だけが、式典中、終始ポディウムに立つこと。
- b) 警官、ボディーガード、あるいは式典長に許可を得ないその他の者は、ポディウムに上がることは許されない。
- c) 式典長は、トロフィーを授与する要人の名前と称号をポディウムのプレゼンターに通知する。表彰台のプレゼンターは、表彰式の一環としてこれらの名前を一般公衆へ発表する。
- d) 式典長は要人の近くのポディウムに居て、要人がトロフィーを手渡すのを手伝うことができる。疑義を避けるため、トロフィー、要人、式典長はすべて表彰台ステージの同じ側に集まること。

6. テレビ

T Vカメラの理想的位置は、ポディウムステージと同じ高さの真向かい側である。

7. パークフェルメ

パークフェルメは、ポディウムに直行できるよう、可能であればその直下で、できる限りポディウムに近い位置に設置されなければならない。

パークフェルメの理想的な位置は、F I Aテクニカルガレージ、または表彰台ステージそばである。ドライバーが車両から降り、F I Aによって体重測定が行われた後、式典長によって任命された代表者は、テレビ放映されるすべての瞬間に着用するパートナーブランドの帽子をドライバーに手渡さなければならない。

全車両がコントロールラインを通過し終えた直後、コース内に残された3位以内のドライバーを迎えに行くため、コースカーが走路を周回しなければならない。

ドライバーはパークフェルメにて遅滞なく行動しなければならない。式典長により指名され無線連絡のつく者1名が責任を持って、ドライバーをパークフェルメからポディウムに遅滞なく誘導しなければならない。式典長に許可を得た者（複数）だけが、一切のT V会見終了前にドライバーと接触することができる。

8. 記者会見

T Vインタビュー直後、ドライバーは記者室へ会見のため移動しなければならない。

9. 水＋タオル

ドライバーには水のボトル3本、タオル3枚、帽子3つをパークフェルメの場所で用意されなければならない。パークフェルメ位置が表彰台の場所と異なる場合は、表彰台にも予備として各々3つずつ必要となる。

パークフェルメおよびユニラテラルルームではその他一切の飲み物は許されない。

10. 表彰式典

手順文書とリハーサルへの招待は、イベント前に表彰式の運営に関わる各関係者に共有される。

付 則 3

ORGANISATION RULES（運営規定）

条項	内容
1	義務と権限
2	広告スペースと選手権権利
3	広報およびプロモーション
4	パス
5	パドック
6	A D R
7	MMMテレメトリー
9	書式
10	公式広告

補足1 広告スペース

1. 義務と権限

フォーミュラEマネージャーはF I Aと協議の上、選手権プロモーターによって指名され、競技参加者、ドライバーおよびシリーズのパートナーとの全般的連絡窓口として活動する。フォーミュラEマネージャーは競技会オーガナイザー／プロモーターと直接協力しあい、以下に挙げられる義務を執り行う；

フォーミュラEマネージャーのみが指示を与える権限を有し、すべてが円滑に行くよう確実に実施しなければならない；

1. 書類検査の準備および競技会オーガナイザー／プロモーターにそれに応じたリストを提出する。
2. 公式フォーミュラEテストを組織する。
3. フォーミュラEアクセス許可のためのパス、また競技会が行われるエリアに応じた駐車用のパスを発行する。
4. 競技会オーガナイザー／プロモーターと協力して、業者用および参加者用のフォーミュラEパドックの配置の取り決めおよび計画を行う。
5. シリーズおよびそれぞれの競技会の運営に関連する情報すべてを競技参加者に連絡する。
6. 公式フォーミュラEホスピタリティーサービスを調整する。
7. 競技期間中およびそれ以外で実施されるプロモーション行事（サイン会など）を調整する。
8. シリーズパートナーのスポンサーおよびプロモーション活動を調整する。
9. フォーミュラEを国際的に放映するため、T V局と契約を締結する。
10. 業者用および参加者用のメディア分析の準備および提供を行う。

2. 広告スペースとシリーズ権利

車両の表面／内部およびドライバーおよび競技参加者の外観に表示されるすべての広告は、レース開催国の法的要件に合致しなければならない、実施される一切の国内の制約事項にも合致しなければならない。

すべての競技参加者は、選手権プロモーターが提供する「"In Car Media Technology Guide"（車載メディアテクノロジーガイド）」の要件に従わなければならない。

すべての競技参加者は、いかなる車両にも、1台以上の車載カメラ（Driver's Eve（ドライバーズイブ）というカメラも含む）を取り付ける権利を選手権プロモーターに与える。ただし、これ

がテクニカルデリゲートから要請される事項を満たすことを条件とする。車両内部に搭載されるカメラは、選手権プロモーターに要求されるもの以外取り付けられない。

フォーミュラEマネージャーによる要求があれば、すべての車両はダッシュボードに公式ステッカーを貼り付けなければならない、これは前方を向いているカメラの撮影範囲に入らなければならない。このステッカーの貼り付け位置の決定は、フォーミュラEマネージャーのみが行う。すべてのその他車内広告は、ドライバーのヘルメットやレーシングスーツ上も含め、選手権プロモーターの裁量によってのみ認められる。論争が起きた場合、最終決定は選手権プロモーターが行う。

すべての音響／および視覚的権利はF I A規定に従うものとし、選手権に関するすべての商標および著作権はF I Aの所有するものであり、F I Aに帰属する。

次に明記される選手権の権利／広告スペースの売却によって得られる収益は、選手権プロモーターの利益のみを生む。

選手権プロモーターは、F I Aの事前の承認を得ることを条件とし、シーズン中に、現在の規定を修正すること、あるいは選手権の権利を追加すること、または現行の選手権の権利を変更することの権限を留保する。

2.1 車両の外装およびドライバーのレーシングスーツ

フォーミュラE世界選手権競技規則第21条に加えて、すべての車両外装およびドライバーのレーシングスーツ上は本「**Organisation Rules Agreement (組織規定協定)**」の第101条に従っていないことが言明されるべきである。チームの両方のドライバーは、実質上同一のレーシングスーツを着用しなければならない。

2.2 表彰式用キャップ

フォーミュラE世界選手権競技規則第45条、またそれに対応する付則2に加え、すべてのドライバーは選手権プロモーターにより支給されるキャップを、各レース後勝利者パークフェルメで車両から降り立った時より表彰式典の間中ずっと（国歌が吹奏される間は除く）、さらに勝利者インタビューの間も着用することが義務付けられることが明記されるべきであり、またその間レーシングスーツのファスナーを閉じたままでなければならない。本規則に違反があった場合は競技競技審査委員会に報告される。

2.3 表彰台

「**«Standard Formula E Event Organisation Rules»**（標準のフォーミュラE競技会運営規定）」に加えて、表彰台に付けられる広告はどのような種類のものでも、選手権プロモーターの合意を必要とすることが明記されるべきである。

2.4 グリッドピープルおよびグリッドボード

「**«Standard Formula E Event Organisation Rules»**（標準のフォーミュラE競技会運営規定）」に加えて、グリッドピープルの着衣に付けられる広告は、グリッドボード同様に、どのような種類のものでも、選手権プロモーターの合意を必要とすることが明記されるべきである。

2.5 商販売、ライセンス供与

商販売用およびその他の商的目的に、公式フォーミュラEロゴを使用することは、詳細に渡り選手権プロモーターと合意がなされなければならない。

3 広報活動およびプロモーション

3.1 競技参加者は、競技参加者およびドライバーに関する完全なプロモーション素材を、2023年11月30日までにフォーミュラEマネージャーに提出しなければならない。

3.2 要求があれば、すべてのエントリードライバーは、フォーミュラEが主催する撮影会やサイン会などのようなすべての催し物に、無償で出席することが義務付けられる。出席しなかったあるいは遅刻したドライバーは、競技審査委員会に報告される。

3.3 レースイベントの勝者は、フォーミュラEが主催するバーチャルメディア活動に、レース後の月曜日から最長1時間、遅くともレース後の水曜日までに参加できるようにしなければならない。

ドライバーズチャンピオンシップ優勝者は、フォーミュラEが主催するメディア活動のため、シーズン最終レース後の翌月曜日に参加しなければならない。

これらのプロモーション活動への協力を要請されたドライバーには報酬を受け取る権利はなく、欠席または遅刻した場合は競技審査委員会に報告される。

3.4 エントリーフォームの提出により、すべてのドライバー、競技参加者、チームおよびスポンサーは、シリーズへの参加約束から生じる、一切のいかなるメディア（動画、デジタル画像、印刷物、ラジオ、インターネット、無料配布用商品および小売販売を含み、またそれに制限されることなく）、および広告に、シリーズのマーケティングのため、それらのすべての権利が使用されることに合意することを宣言するものであり。これは2024年以降も、一切の料金がかかることなく継続適用される。利用可能なコンテンツを制限するために、無線システムや車載カメラなどの装置の動作や映像配信を変更したり妨害したりすることは禁止される。

3.5 シーズンの間、各競技参加者は、要請がある場合は、フォーミュラEが主催する3回のプロモーション行事に、1台の車両および／あるいは1名のドライバーで参加することが義務付けられる。それに関わる費用の負担配分は、それぞれのチームと選手権プロモーターとの間で話し合われる。

3.6 公式計時により確立されたデータはFIAが所有権を有する。

4. パス

4.1 一般条件

フォーミュラE選手権競技規則第14条に加え、次のアクセス許可に関わる詳細が定義される：

フォーミュラEマネージャーのみが、パドック、ピットおよびピットレーンに立ち入る許可証となる個人パスを発行する資格を有する。フォーミュラEマネージャーのみがカーパスを発行する資格を有する。

エントリーされた車両にいかなる立場であれ関与するすべての者、あるいはいかなる資格であってもパドック、ピットおよびピットレーンあるいは走路に立ち入る者は、適切なパスを身に着けなければならない、それが常に明瞭に見える状態でなければならない。

パスは発行された人物によってのみ用いられ、発行された目的のためにのみ用いられる。パスの交換または複製あるいは改ざんは、最低限でも、当該人物が直ちにサーキットを退去させられる。これは、FIAおよび／あるいは選手権プロモーターがとるそれ以上の法的措置を排除するものではない。

4.2 配布

2023-2024年シーズンのフォーミュラE対象競技会に有効なパスの数と内容構成は、下記に一覧される。

すべてのパスは、第1戦の木曜日に手渡される。詳細はチーム情報を經由して連絡される。

フォーミュラEマネージャーはシーズン中にパス条件を変更し、ピットレーンおよびピットウォールへ立ち入る場合に提示しなければならないパスを、制限された枚数追加発行する権限を留保する。

- ー 各ドライバーは以下のパスを受け取る：
個人用イエローパス1枚とゲスト用ブルーパス1枚。
- ー 各リザーブドライバーは以下の個人用パスを受け取る：
イエローパス1枚。
- ー 各競技参加者は、チームの特定のメンバーへの各1枚のチケット番号の割り当てを示したリストをフォーミュラEマネージャーに提出することが求められる。

すべてのパスの完全な説明は、付則6に含まれている。

5. パドック

5.1 レースサービス

選手権プロモーターのみが、サービス車両用のパドックエリアを配分するレースサービス要員を指名する権限を有する。

5.2 サービステント

フォーミュラEパドックは、各競技会前にチーム情報を通じて連絡される日時の、レース前に使用可能となる。

車両はフォーミュラEオーガニゼーションによりパドックに入るよう求められる前に入ることはできない。

競技参加者はパドック内のチーム割り当て用の以下のエリアを無料で使用できる：15m×10m（幅×奥行き）あるいは同等の領域。

これらのエリアの位置は、それぞれの競技会オーガナイザーと協力し、フォーミュラEマネージャーによって決定される。

すべての競技参加者は、ファンが中の車両を見ることができるよう、公式な行事時間中（タイムテーブル参照）、サービステント／ボックスを開けておくことが義務付けられる。テント／ボックスはフォーミュラEマネージャーの承認を得てのみ、閉めることができる。

テント／ボックスの撤収は、メインレースのフィニッシュとそれぞれの表彰式典の後にのみ認められる。メインレースの後にもうひとつのレースが行われる場合、撤収作業は、そのレースの終了まで延期できる。競技参加者がテント／ボックスをメインレース中に許可なく撤収した場合、当該競技参加者は競技審査委員会へ報告される。

テント／ボックスの組み立ておよび／あるいは撤収によって生じたすべての損傷は（くい、ケーブルやアスファルトの損傷、削れ損傷など）、レースコースあるいは競技会のプロモーターにより責任者に請求される。

5.3 ホスピタリティーおよびプレゼンテーションエリア

選手権プロモーターは、選手権とその競技参加者の状況に適した公式のフォーミュラEホスピタリティーを実施する。このホスピタリティーのコンセプトにとって、その施設を使用する基本となる一定の幾人かの人、最低限でもフォーミュラEドライバー／ドライバーの付添い人、およびチームのオフィシャルが居ることが必ず必要である。それゆえ、第1戦では、各競技参加者は4枚のパーマネントホスピタリティーパスを、全シーズンについて受領する（2枚がそれぞれのドライバー用で、2枚が競技参加者用）。それについての請求は選手権の各レース週末終了後に競技参加者に対してなされる。パスの価格は各週末用1枚につき、選手権プロモーターの費用に付加価値税が足されたものとなる（各パスは、1名について有効）。

FEパドック内では、選手権スポンサー専用、スタンド形式でプレゼンテーションを行う機会が設けられる；これらのプレゼンテーションは、それに応じた契約により選手権プロモーターによって確認される。特別なホスピタリティー用のガイドラインがいかなる場合にも遵守されなければならない。

6. ADR

FIAフォーミュラE世界選手権競技規則第27条2項により義務付けられるADRセンサーが、FIA指定のサプライヤーによって提供され、フォーミュラEオペレーションにより発注される。

ADRセンサーは、FIAフォーミュラE選手権外の競技会で使用することができる。

7. MMMテレメトリー

FIAフォーミュラE世界選手権競技規則第27条3項に基づく、義務付けられたMMMテレメトリーシステムは、マグネティマレリモータースポーツによって提供される。

MMMテレメトリーシステムは、FIAフォーミュラE世界選手権以外のイベントでは使用できない。

MMMテレメトリーシステムは、各年のフォーミュラEシーズンの最終テストセッション後15日以内にFIA技術部門に返却されなければならない。

8. ウェブサイト

公式デジタル通知掲示板、計時結果、およびライブ計時には、次のアドレスからアクセスできる：

<http://results.fiaformulae.com>

デジタルテクニカルパスポートには、次のアドレスからアクセスできる：

<http://www.fia.com/sport/competitors-area>

9. 書式

以下の書式は、専用の目的で選手権プロモーターに要請できる：

- － パドックロジスティック書式
- － プライベートテスト申請書
- － 事故確認

10. 公式広告

車両とドライバーは、特定の逸脱を除いて、選手権プロモーターが提供する「Team Support Package Branding Manual (チームサポートパッケージブランディングマニュアル)」文書に常に従わなければならない。この文書は、競技規則の付則4として追加される。

すべての広告素材 (ステッカーおよびバッジ) は、チームが提供する。選手権プロモーターは必要なすべてのデジタルファイルを供給する。

すべてのステッカーおよびバッジの正確な提示が、各公式競技で検査される。競技全体を通じ、また競技前、およびシーズン前および中のテストを含めて、広告に関する指示が守られていない場合、それぞれの競技参加者／ドライバーは競技競技審査委員会に報告される。すべてのフォーミュラE広告パートナーは規定通りに、すべての車両上およびすべてのレーシングスーツに、各観衆に提示されている間中、常に提示されていなければならない。スポンサーのステッカーは、すべて、いかなる状況下であっても、一切損傷がないように保証されていなければならない。

以下に指定される広告スペースの1つあるいは2つ以上に、ステッカーあるいはバッジが全く配されていない場合、これらのエリアは選手権プロモーター用に取りおかねなければならない。一切の広告、ロゴあるいは特殊なデザインがないように保たれていなければならない。

選手権プロモーターは必要であれば広告スペースを適応変更させる権限を留保する。

付 則 4

TEAM BRANDING MANUAL (チームブランディングマニュアル)

LICENSED & MANDATORY BRANDING AREAS

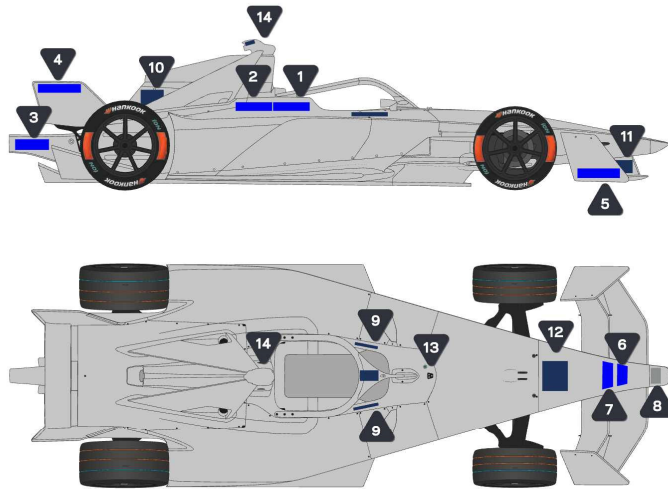


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

■ Formula E Licensed Spaces

1. 264 x 52mm
2. 256 x 55mm
3. 245 x 70mm
4. 360 x 43mm
5. 360 x 44mm
6. 118 x 110mm
7. 187 x 72mm

■ Manufacturer

8. Manufacturer Logo (if applicable)

■ FIA Mandatory

9. Driver Name & Flag
10. Driver Number (mandatory both sides)
11. FIA
12. Driver Number
13. Light-Emitting diode system (do not brand)
14. Camera Housing Colour

(図内)

商標&義務付けのブランドエリア

■ フォーミュラE商標スペース

(1.~7.数値略)

■ 製造者

8. 製造者ロゴ (適用あれば)

■ F I A義務付け

9. ドライバー名&国旗
10. ドライバー番号 (両側義務付け)
11. F I A
12. ドライバー番号
13. 発光ダイオードシステム (ブランドではない)
14. カメラハウジングカラー

LOGO POSITIONING

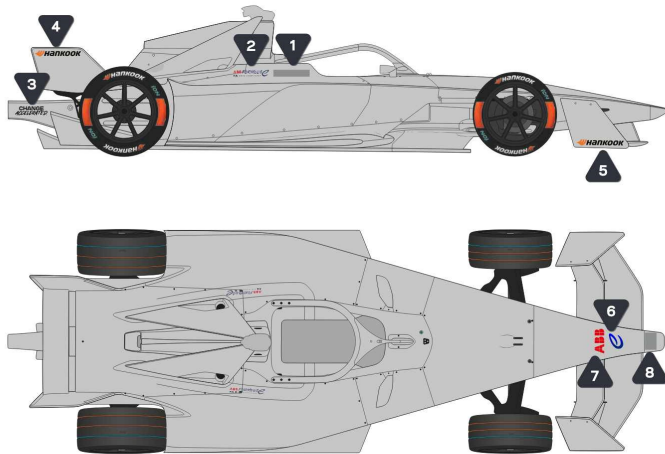


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

Formula E Licensed Spaces

1. Formula E Reserved
2. Formula E Championship Logo 256 x 55mm
3. Formula E Change. Accelerated. 245 x 70mm
4. Hankook 360 x 43mm
5. Hankook 360 x 44mm
6. Formula E E Device 118 x 110mm
7. ABB 187 x 72mm

See P6 for Colour Options and to access logos

Manufacturer

8. Manufacturer Logo (if applicable)

No logos are permitted between the Manufacturer logo (8) and Formula E Device (6) except under the authorisation of Formula E and FIA.

Formula E to confirm branding for Reserved space prior to beginning of Season 10 and share updated Team Branding Manual accordingly

(図内)
ロゴの配置

フォーミュラE商標スペース

1. フォーミュラE 予約
2. フォーミュラE 選手権ロゴ 256 x 55mm
3. フォーミュラE Change. Accelerated. 245 x 70mm
4. Honkook 360 x 43mm
5. Honkook 360 x 44mm
6. フォーミュラE E Device 118 x 110mm
7. ABB 187 x 72mm

カラーオプションおよびロゴ取得はP6を参照。

製造者

8. 製造者ロゴ (適用あれば)

フォーミュラEおよびFIAの許可がない限り、製造者ロゴ（8）とフォーミュラE商標（6）との間にロゴ配置は認められない。

フォーミュラE、シーズン10開始前に予約スペースのブランディングを確認し、それに応じて最新のチームブランディングマニュアルを共有する。

DRIVER NAME & NUMBER POSITIONING

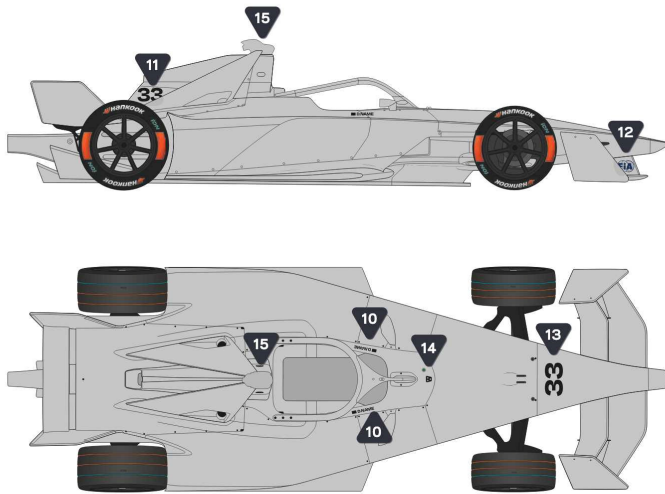


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

FIA Mandatory

- 10. Driver Name & Flag
- 11. Driver Number
Height 100mm, minimum stroke thickness 20mm
- 12. FIA 140 x 95mm
- 13. Driver Number
Height 123mm, minimum stroke thickness 32mm
- 14. Light-Emitting diode system (do not brand)
- 15. Camera Housing Colour

Driver Info

All teams must use FE Sans for driver name and number. Both can be used in black or white.

BLACK
CMYK 0/0/0/100

WHITE
CMYK 0/0/0/0

FONT: **FE SANS MAXI BOLD**

Access font [here](#)

Stroke
Height
33

(図内)

ドライバー名および番号の配置

F I A義務付け

- 10. ドライバー名 & 国旗
- 11. ドライバー番号
高さ100mm、書体の最低幅20mm
- 12. F I A 140 x 95mm
- 13. ドライバー番号
高さ123mm、書体の最低幅32mm
- 14. 発光ダイオードシステム (ブランドではない)
- 15. カメラハウジングカラー

ドライバー情報

すべてのチームはドライバー名と番号にFESansを使用しなければならない。両方共に黒または白を使用できる。

(数字図略)

黒
CMYK 0/0/0/100

白
CMYK 0/0/0/0

フォント : **FE SANS MAXI BOLD**

[こちらからフォント取得](#)

LOGO CLEARANCE AREA

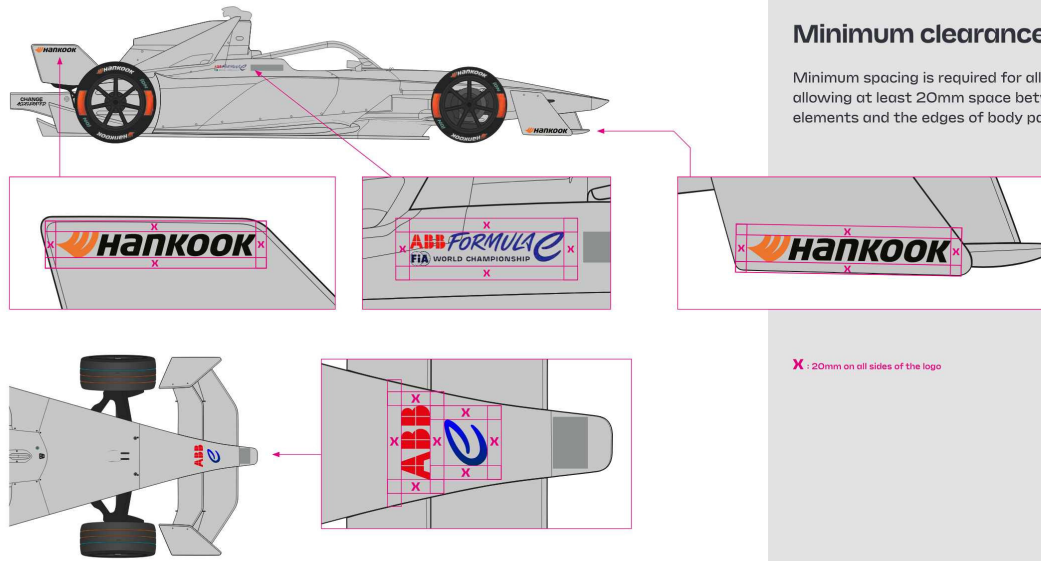


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

(図内)
ロゴのクリアランスエリア

最小空白エリア

外装デザイン要素と車体パネル端との間に、
少なくとも20mmのスペースを確保するよう、
車両上のすべてのロゴについて最小間隔が要求される。

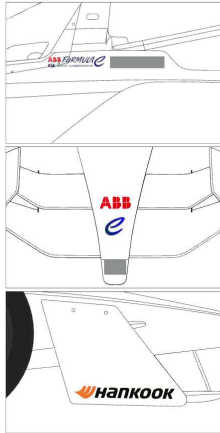
X : ロゴのすべての辺に20mm

COLOUR OPTIONS

Full Colour

All logos in full colour.

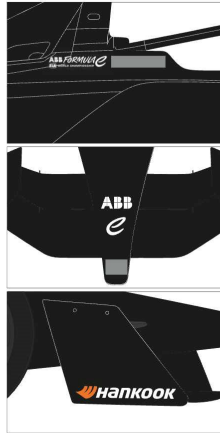
Example



Mono - White

ABB + Formula E in white.
Hankook in colour.

Example



Mono - Black

Formula E in black.
ABB + Hankook in colour.

Example

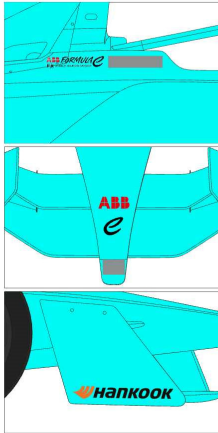


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

Formula E Licensed Spaces

Please select one colour option to be applied to all Formula E and FIA reserved branding.

All logos must appear on single colour background only. All branding must achieve full contrast for maximum legibility.

If full contrast is not achieved with one of these three options, please contact your Partnership Manager for support.

Example of insufficient contrast



Example of sufficient contrast

All branding applications must be approved by Formula E.

Access logos [here](#)

(図内)

カラーオプション

フルカラー	すべてのロゴはフルカラー
白文字	ABB + Formula Eは白文字、Hankookはカラー
黒文字	Formula Eは黒文字、ABB + Hankookはカラー

フォーミュラE商標スペース

すべてのフォーミュラEおよびFIA専用ブランディングについて、一色を選択肢から選択して適用。

すべてのロゴは単色の背景色のみに表示されなければならない。すべてのブランディングは最大の視認性を得るために対照性を完全に達成しなければならない。

これらの3つの選択肢の1つで、完全な対照が達成できない場合、パートナーシップマネージャーに支援を求めること。

不十分な対照の例

十分な対照の例

すべてのブランディング申請はフォーミュラEによって承認されなければならない。

[こちら](#)からロゴ取得

DRIVER NAME & NUMBER POSITIONING

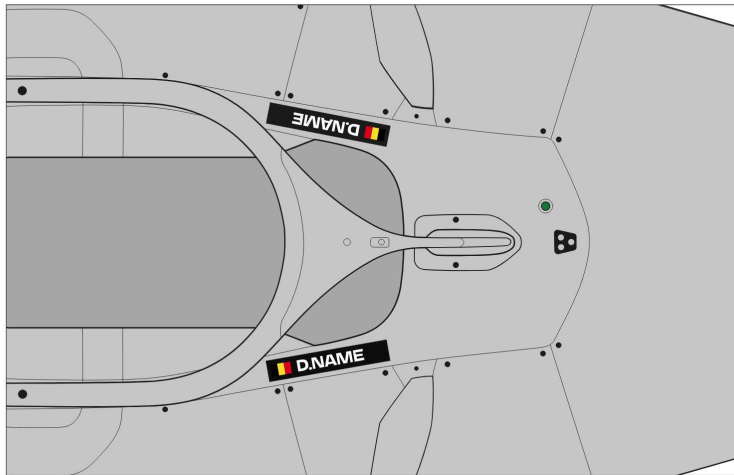
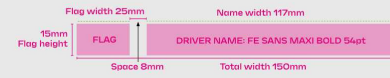


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

FIA Mandatory

The driver name must be a solid colour and give maximum contrast for legibility. This can be in the team's own colour or white when on a dark background or black if on a light coloured background.



White Driver Name Text



Black Driver Name Text



Team Colour Driver Name Text


[Access font here](#)

(図内)

ドライバー名 & 番号の配置

F I A義務付け

ドライバー名は単色で、視認性を高めるために最大限の対照性を提供していなければならない。これはチーム独自の色、あるいは暗い背景の場合は白、あるいは明るい背景色の場合は黒で実施できる。

国旗の幅25mm

国旗の高さ15mm

国旗

(国旗と名前の) スペース8mm

名前の幅117mm

ドライバー名 : FE SANS MAXI BOLD 54pt

トータル幅150mm

ドライバー名 白文字

ドライバー名 黒文字

ドライバー名 チームカラー文字

こちらからフォント取得

CAMERA HOUSE COLOUR

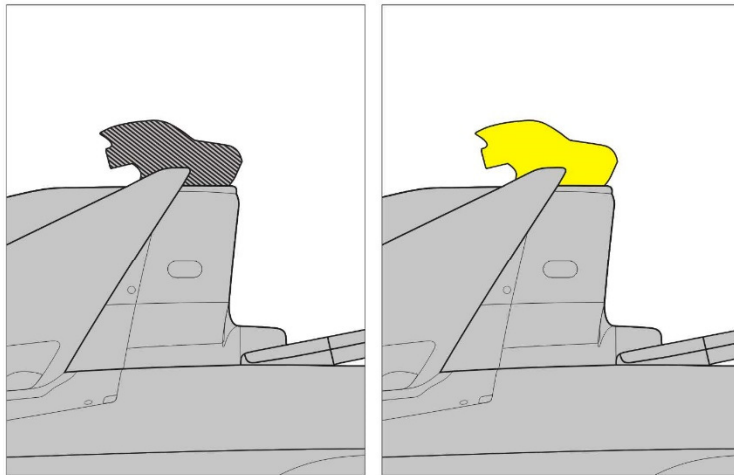


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

FIA Mandatory

See article 21.4 of the sporting regulations:
So that the Competitor's cars may be easily distinguished from one another, for each camera housing (or dummy ballast) the centre camera section must be of a different colour.

The centre camera section must be original carbon colour for one driver and fluorescent yellow for the other.

(図内)
カメラハウスの色

F I A義務付け

競技規則第21条4項を参照：

競技参加者の車両を互いに簡単に区別できるように、各カメラハウジング（またはダミーバラスト）の中央のカメラセクションは異なる色でなければならない。

中央のカメラセクションは1名のドライバーはオリジナルのカーボン色、もう1名は黄色の蛍光色でなければならない。

DRIVER SUIT

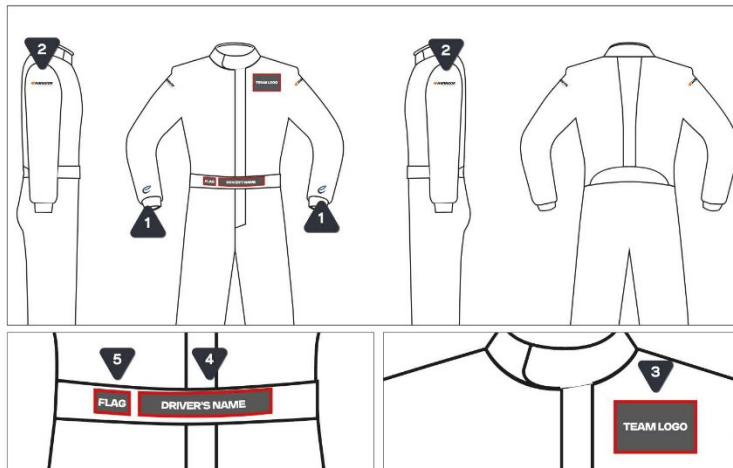


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

Formula E Licensed Spaces

1. Formula E E Device 40 x 40mm
2. Hankook 100 x 21mm

FIA Mandatory

3. Team Logo
4. Driver's Name
5. Driver's Nationality Flag

Access logos [here](#)

(図内)
ドライバースーツ

フォーミュラE商標スペース

1. フォーミュラE E Device 40 x 40mm
2. フォーミュラE Hankook 100 x 21mm

FIA義務付け

1. チームロゴ
2. ドライバー名
3. ドライバー国旗

[こちらからロゴ取得](#)

DRIVER HELMET - BOTH SIDES

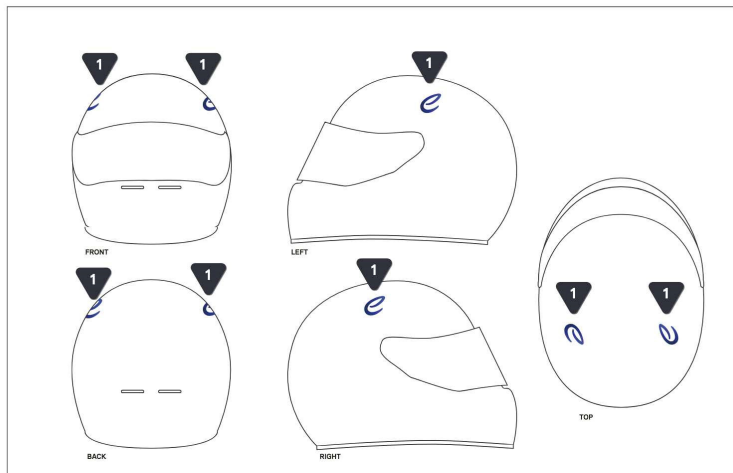
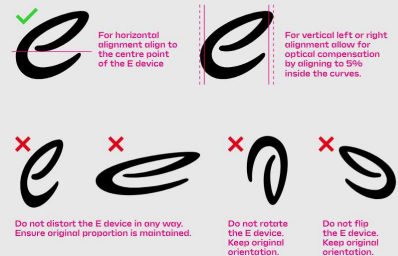


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

Formula E Licensed Spaces

1. Formula E E device 30 x 30mm

Logo positioning can be adjusted to accommodate helmet design, but ensure the Formula E device is not rotated or distorted in any way.


[Access logos here](#)

(図内)
ドライバーヘルメット両側

フォーミュラE 商標スペース

1. フォーミュラE E Device 30 x 30mm

ロゴの配置はヘルメットのデザインに収まるように調整できるが、フォーミュラE Deviceロゴはいかなる方法によっても回転させたり変形させたりしないことを確実にする。

E Deviceロゴの中央点にあわせた平行揃えであること。
左右の垂直位置合わせにより、曲線のカーブの5%内側に揃えることで光学的補償が可能なこと。

E Deviceロゴをいかなる方法によっても変形させないこと。オリジナルの比率を維持することを確実にすること。
E Deviceロゴを回転させない。オリジナルの方向を維持すること。
E Deviceロゴを反転させないこと。オリジナルの方向を維持すること。

[こちらからロゴ取得](#)

TEAM KIT



ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

Formula E Requested

1. Team logo
2. Formula E Championship Logo 100 x 21mm

At discretion of Teams

(図内)
チームキット

フォーミュラEの要請

1. チームロゴ
2. フォーミュラE選手権ロゴ 100 x 21mm

チームの裁量による

CAR CHARGER

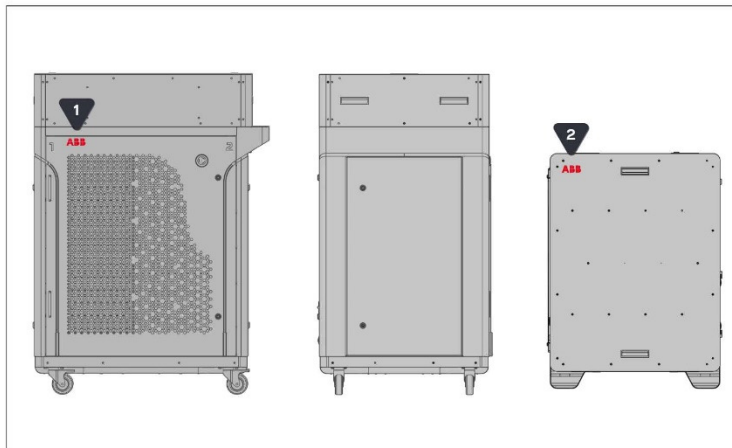


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

Formula E Licensed Space

1. ABB - Full Colour
85 x 33mm
2. ABB - Full Colour
85 x 33mm

Access logos [here](#)

(図内)
車両充電器

フォーミュラE商標スペース

1. ABB - フルカラー
85 x 33mm
2. ABB - フルカラー
85 x 33mm

チームの裁量による

[こちらからロゴ取得](#)

BOOSTER CHARGER

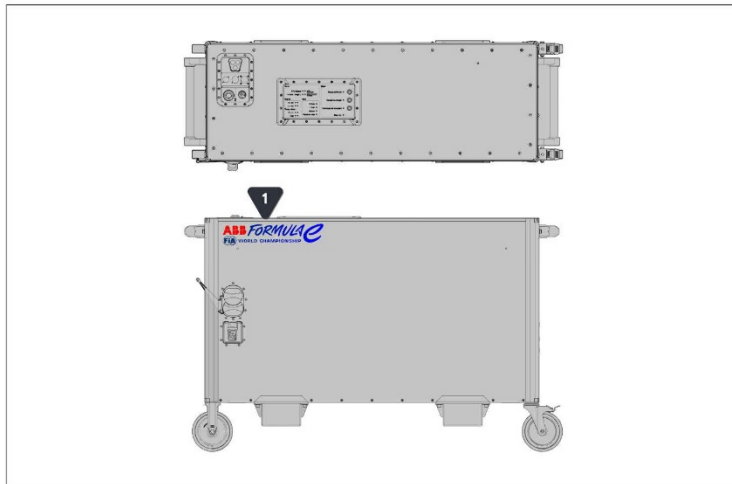


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

Formula E Licensed Space

1. Formula E Championship Logo
354 x 73mm

(図内)
ブースター充電器

フォーミュラE商標スペース

1. フォーミュラE選手権ロゴ
354 x 73mm

TEAM GRAPHIC DELIVERABLES LIST

This list is a guideline on files to provide to Formula E to ensure correct and consistent representation of your brand across our channels. This is not an exhaustive list and it may not fit all brand identities. If you believe your brand identity requires different or additional files to those listed, please consult with your Partnership Manager to ensure Formula E receives all the files we need.

Please provide:

- O1 - O4 by 28th September 2023
- O5 Livery assets by 23rd October 2023

ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

O1 Brand Guidelines Document

- Must include colour values, logo usage and typography guidelines

O2 Brand Font Files

- Core and sub fonts

O3 Brand logos

- Single master logo in these formats:

- Print - .ai

- Positive CMYK vector logo
- Negative CMYK vector logo
- Single colour white CMYK vector logo
- Single colour black CMYK vector logo
- Positive / Negative PANTONE vector logos if applicable

- Digital (SVG and PNG formats)

- Positive RGB vector logo
- Negative RGB vector logo
- Positive RGB raster logo
- Negative RGB raster logo
- Single colour white RGB vector logo
- Single colour white RGB raster logo
- Single colour black RGB vector logo
- Single colour black RGB raster logo

- Shorthand logo (SVG and PNG formats)

- Positive RGB vector logo
- Negative RGB vector logo
- Positive RGB raster logo
- Negative RGB raster logo
- Single colour white RGB vector logo
- Single colour white RGB raster logo
- Single colour black RGB vector logo
- Single colour black RGB raster logo

Please ensure all fonts and strokes are outlined in logo files

Positive refers to logos designed for white backgrounds:

LOGO

Negative refers to logos designed for colour or photographic backgrounds:

LOGO

Shorthand example: Simplified logo for legibility and recognition in specific reduced-size broadcast and digital placements



O4 Core Colours

- Please provide your 1x primary and 1x secondary colour to be used on garage headers, broadcast, digital

- Digital RGB and HEX codes for primary colour and secondary colour

- Print CMYK codes for primary colour and secondary colour

O5 Car Liveries

- .ai file for both full car liveries

- Vector files for individual sponsor logos

- Please also provide photography for the angles shown [here](#) which we will use for reference of graphic and logo placement.

(図内)

チームグラフィック納品物リスト

このリストは、フォーミュラEチャネル全体でブランドを正しく一貫して表現できるようにするために、フォーミュラ Eに提供するファイルに関するガイドラインである。これは完全なリストではなく、ブランドのアイデンティティすべてに当てはまるわけではない。チームのブランドアイデンティティに、リストされているファイルとは異なるファイルや追加のファイルが必要であると思われる場合は、パートナーシップマネージャーに相談し、フォーミュラEが必要なファイルをすべて受信できるようにすること。

提供期限

- O1 - O4 2023年9月28日までに
- O5の外装図 2023年10月23日までに

O1 ブランドガイドライン文書

— 明度、ロゴ使用および仕上がりガイドラインを含めなければならない

O2 ブランドフォントファイル

— 主要とサブのフォント

O3 ブランドロゴ

— 以下のフォーマットのシングルマスターロゴ

— 印刷 .ai

- ポジティブ CMYK ベクターロゴ
- ネガティブ CMYK ベクターロゴ
- 単色白 CMYK ベクターロゴ
- 単色黒 CMYK ベクターロゴ
- 該当する場合は、ポジティブ/ネガティブ PANTONE ベクターロゴ

— デジタル (SVG および f PNG フォーマット)

- ポジティブ RGB ベクターロゴ
- ネガティブ RGB ベクターロゴ
- ポジティブ RGB ラスターロゴ
- ネガティブ RGB ラスターロゴ
- 単色白 RGB ベクターロゴ
- 単色白 RGB ラスターロゴ
- 単色黒 RGB ベクターロゴ
- 単色黒 RGB ラスターロゴ

— 省略ロゴ (SVG および f PNG フォーマット)

- ポジティブ RGB ベクターロゴ
- ネガティブ RGB ベクターロゴ
- ポジティブ RGB ラスターロゴ
- ネガティブ RGB ラスターロゴ
- 単色白 RGB ベクターロゴ
- 単色白 RGB ラスターロゴ
- 単色黒 RGB ベクターロゴ
- 単色黒 RGB ラスターロゴ

O4 コアカラー

— ガレージのヘッダー、報道、デジタルに使用される第1次色および第2次色それぞれ1色を提供のこと

— 第1次色および第2次色のデジタル RGB および HEX コード

— 第1次色および第2次色の印刷 CMYK コード

O5 車両外装

— 両方の車両外装全部の .ai ファイル

— 個々のスポンサーロゴのベクターファイル

— ここに示される角度について、グラフィックとロゴ配置の参照として我々が使用する写真を提供すること

すべてのフォントと文字幅がロゴファイルに埋め込まれること

ポジティブとは、白背景向けにデザインされたロゴを指す

ネガティブとは、色付きまたは透明な背景向けにデザインされたロゴを指す

省略の例：特定の縮小サイズの放送およびデジタル配置におけるロゴの読みやすさと認識の簡素化

ONBOARD CAMERA

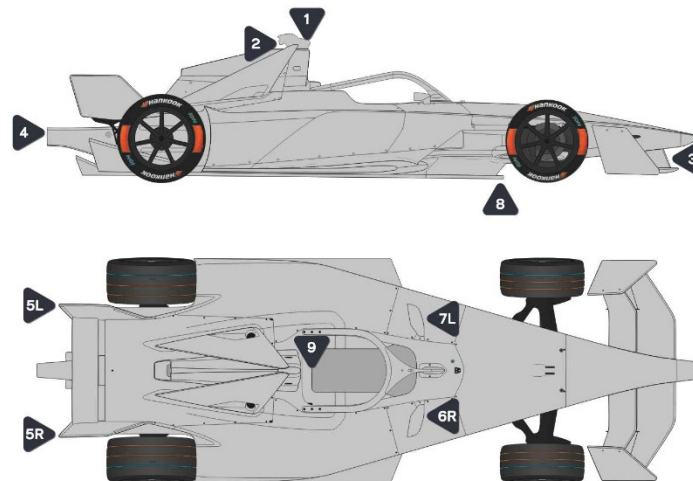


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

(図内)
車載カメラ

ONBOARD CAMERA SHOTS

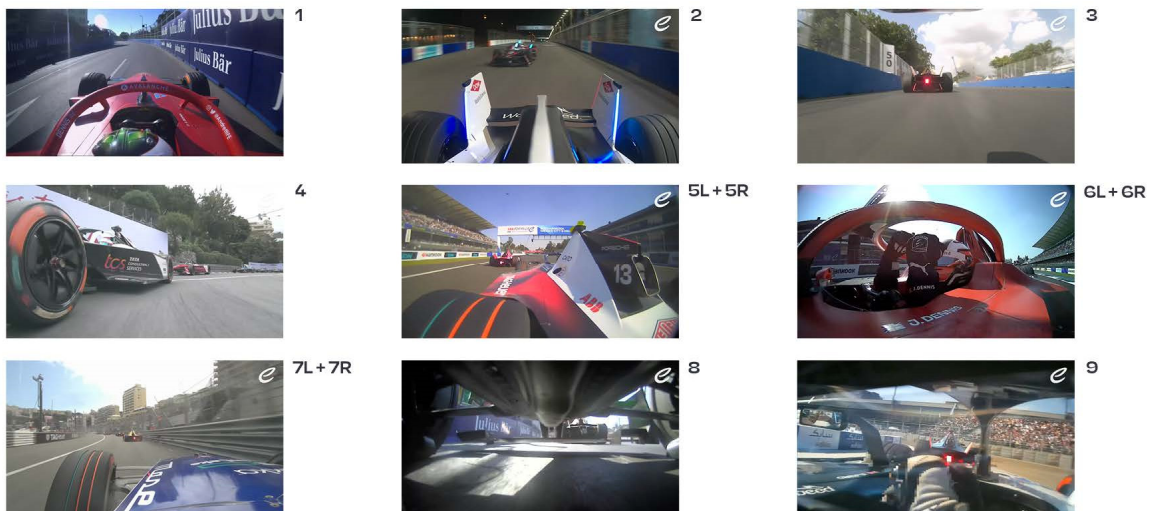


ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

(図内)
車載カメラの静止画

CUSTOM LIVERIES



ABB FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP TEAM BRANDING MANUAL SEASON 10 2023/24

Custom liveries

1. Teams are permitted to change their livery design a maximum of 3 times throughout the season (including pre-season testing) for a specific race event.
2. Any custom livery designs must adhere to the guidelines in the branding manual.
3. All livery designs must be adhere to article 21.4 of the Sporting Regulations
4. Please ensure plans for custom liveries are communicated 4 weeks prior to race day.
5. All livery designs must be approved by Formula E and the FIA via Formula E Sporting and your Partnerships Manager.
6. All core assets featuring team branding across the event site, website and social will remain in the primary and secondary colours approved pre-season.
7. Formula E will however update broadcast 3D car graphics to reflect the new livery. Teams must provide an updated 3D artwork 2 weeks prior to race day. See **Teams Graphic Deliverables List** for file format required.

(図内)

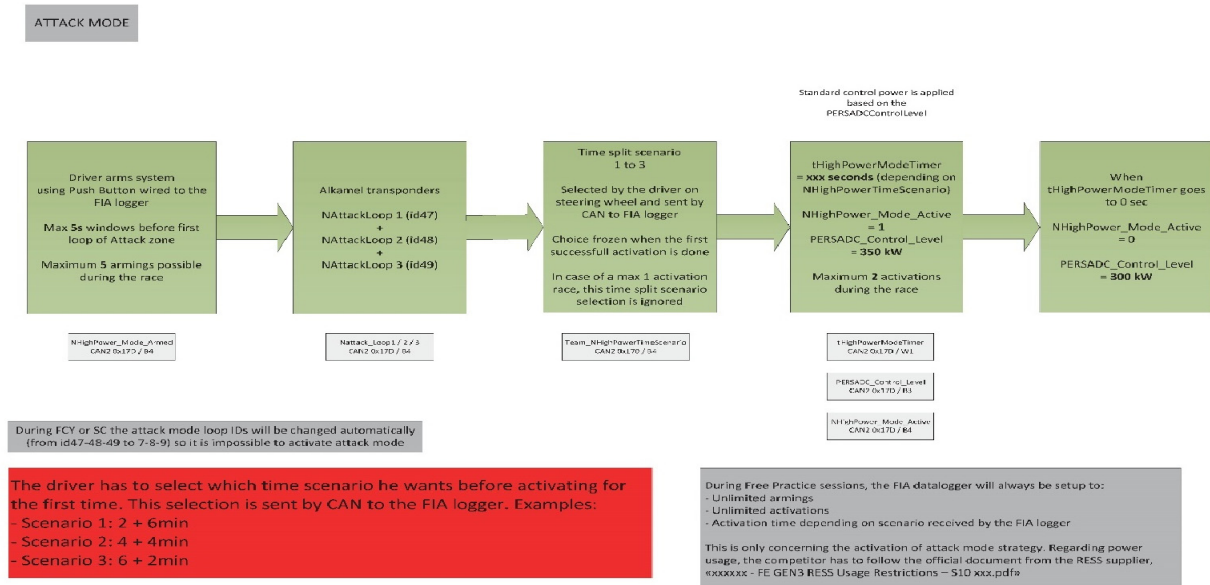
カスタム外装

カスタム外装

1. チームはシーズン中、特定のレースイベントについて、最大3回その外装デザインを変更することが認められている（シーズン前テストを含む）。
2. カスタム外装デザインはすべて、ブランディングマニュアルにあるガイドラインを遵守していなければならない。
3. すべての外装デザインは、競技規則第21条4項を遵守していなければならない。
4. カスタム外装の計画は、レース日の4週間前に連絡されること。
5. すべての外装デザインは、フォーミュラEスポーティングマネージャーおよびチームのパートナーシップマネージャーを経由してフォーミュラEおよびFIAに承認されなければならない。
6. イベントサイト、ウェブサイト、ソーシャル全体にわたるチームブランディングを特徴とするすべての主要資産は、シーズン前に承認された第1次色と第2次色のままになる。
7. しかしながら、フォーミュラEは新たな外装を反映するために報道用3D車両グラフィックを更新する。チームは最新状態の3Dイラストをレース日の2週間前に提供しなければならない。要求されるファイルフォーマットについては、「Team Graphic Deliverables List（チームグラフィック提供物リスト）」を参照。

付 則 5

ATTACK MODE (アタックモード)



"REMINDERS: Any FIA opinions given above are advisory in nature and do not constitute Technical or Sporting Regulations. All the contents of the present document is strictly private & confidential and for the exclusive use of the FIA and the Formula E Teams."

(図内) アタックモード

FIA ロガーに接続されたプッシュ ボタンを使用したドライバー起動システム
アタックゾーンの最初のループまでの最大 5 秒のウィンドウ
レース中に最大5つのアーミングが可能

Alkamelトランスポンダー

Nアタックループ 1 (id47) + Nアタックループ 2 (id48) + Nアタックループ 3 (id49)

タイムスプリットシナリオ1〜3

ドライバーがステアリングホイールで選択し、CAN によって FIA ロガーに送信される

最初にアクティベーションが成功したときに選択枝が凍結される

最大1のアクティベーションレースの場合、このタイムスプリットシナリオの選択は無視される

標準制御電力はPERSADC制御レベルに基づいて適用される

t ハイパワーモードタイマー = xxx 秒 (N ハイパワー時間シナリオによる)

N High Power_Mode_Active = 1

PESADC_Control_Level=350kW

レース中に最低 2 回のアクティベーション

ハイパワーモードタイマーが0秒になったとき

N High Power_Mode_Active = 0

PESADC_Control_Level=300kW

FCYまたはSCの間、アタックモートループIDsは自動的に変更されるため
(id47-48-49から7-8-9へ)、アタックモードを起動できなくなる

最初の起動の前にどのタイムシナリオを望むかをドライバーは選ばなければならない。

この選択はCANによりFIAロガーへ送られる。例：

ーシナリオ1:2 +6分、ーシナリオ3:4 +4分、ーシナリオ5:6 +2分

フリー走行セッションの間、F I Aデータロガーは次のように常に設定される：

ー無制限のアーミング、ー無制限のアクティベーション。ーFIAロガーが受信したシナリオに応じた起動時間

これは、アタックモード戦略の起動にのみ関係する。電力使用量に関して、競技参加者は RESS サプライヤーからの公式文書、

《xxxxx-FE GEN3 RESS Use Restrictions-S10 xxx.pdf》に従わなければならない。

「リマインダー: 上記の FIA の意見は本質的に助言であり、技術規則または競技規則を構成するものではない。この文書の内容はすべて厳密に非公開かつ機密であり、FIA とフォーミュラ E チームのみが使用する」

付 則 6

パ ス

2023-2024 S10 PASS SYSTEM									
PASS	Number of Passes	Category	Working on the car assembly in garage (ARMBAND REQUIRED)	Working parts outside of garage (ARMBAND REQUIRED)	Working with a laptop in the garage	Access to restricted areas (front of garage / technical area when track is live)	Front of garage access - working area	Pit lane access	Grid Access
OPERATIONAL STAFF YELLOW THE ROLES LISTED CANNOT BE ASSIGNED TO ANOTHER COLOUR	18	Mechanics, Engineers, Team Manager, IT, Technical Director, Sporting Manager, Manufacturer Support	yes	yes					
	9	Team Principal, Logistics, travel/team coordinator, driver support, PR, team media, doctor, physio	no	no	yes	yes	yes	yes	yes
	3	1 per Driver	no	no					
NON OPERATIONAL STAFF PURPLE		Non-Operational team Staff: Sponsorship, Marketing, Commercial, Hostesses, ...	no	no	no	VIEWING AREA	NON LIVE	NON LIVE	no*
GUEST BRONZE		Guests, working is strictly forbidden	no	no	no	VIEWING AREA	no	NON LIVE	no*
GUEST PLATINUM		Guests, working is strictly forbidden	no	no	no	VIEWING AREA	no	NON LIVE	yes
	1	VVIP	no	no	no	yes with wristband	yes	NON LIVE	yes
YELLOW		Manufacturer Representative Not for Competitors	no	no	yes	yes	yes	yes	yes
GREEN		Not for Competitors	no	no	no	no (yes**)	no (yes**)	NON LIVE (yes**)	no (yes**)
RED		Not for Competitors	yes (orange armband for suppliers)	yes (orange armband for suppliers)	yes	yes	yes	yes	yes
BLUE		Not for Competitors	no	no	no	VIEWING AREA	no	NON LIVE	no*

* Sticker
** Only with red tabard

(図内)

パス

2023-2024年S10パスシステム

パス、パスの枚数、カテゴリー、ガレージ内での車両アセンブリへの作業（要腕章）、ガレージ後ろの作業パーツ（要腕章）、ガレージ内でのラップトップ作業、走路が活動状態の時に制限エリアへの立ち入り（ガレージの前／テクニカルエリア）、ガレージアクセス作業エリアの前、ピットレーン立ち入り、グリッド立ち入り

運営スタッフ／黄色

掲載されている役割を別の色に割り当てることはできない

メカニック、エンジニア、チームマネージャー、テクニカルディレクター、テクニカルマネージャー、スポーティングマネージャー、製造者支援、チーム代表、ロジスティクス、移動／チームコーディネーター、ドライバー支援、PR、チームメディア、ドクター、物理療法士

非運営スタッフ／紫 観客席

非運営チームスタッフ、スポンサーシップ、マーケティング、コマーシャル、ホステス

ゲスト／ブロンズ ゲスト、作業実施は厳禁

ゲスト／プラチナ ゲスト、作業実施は厳禁、リストバンドを付けていればyes

黄色 製造者代表、競技参加者向けでない

緑 競技参加者向けではない

赤 競技参加者向けではない（サプライヤーはオレンジ色の腕章）

青 競技参加者向けではない

*ステッカー

**赤のタバード着用の者のみ