

2022年全日本スーパーフォーミュラ選手権統一規則

※下線部分：改正箇所

2022年統一規則	2021年統一規則
<p style="text-align: center;">総 則</p> <p><u>2022</u>年全日本スーパーフォーミュラ選手権は、国際自動車連盟（F I A）および一般社団法人日本自動車連盟（J A F）公認のもと、F I A国際モータースポーツ競技規則およびその付則ならびにそれに準拠したJ A F国内競技規則およびその細則、<u>2022</u>年全日本スーパーフォーミュラ選手権統一規則、ならびに本競技会特別規則に従い開催され、ドライバーおよびチーム（エントラント）に対する2つの選手権から成る。</p> <p>第1条～第4条 （略）</p> <p>第5条 ペナルティポイント</p> <p>1. 1) ～2) (3) (略)</p> <p>(4) ペナルティポイントを頻繁に与えられたドライバーには、上記に加え下記のいずれかの罰則を課す場合がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>2022</u>年の本選手権の全戦の出場停止処分。 ・ <u>2022</u>年の本選手権のポイントの剥奪。 ・ <u>2023</u>年の本選手権の公式登録の拒否。 <p>2. ～3. (略)</p> <p>第6条 参加車両</p> <p>1. <u>2022</u>年J A F国内競技車両規則第1編第11章スーパーフォーミュラ（S F）車両規定に適合した車両およびJ A Fが特に認めた車両とする。</p> <p>車両の銘柄とはシャシーとエンジンの組み合わせをいう。シャシー製造者とエンジン製造者が異なる場合、その車両は合成車両とみなされ、必ずシャシー製造者の名称をエンジン製造者の名称の前に表示しなければならない。</p>	<p style="text-align: center;">総 則</p> <p><u>2021</u>年全日本スーパーフォーミュラ選手権は、国際自動車連盟（F I A）および一般社団法人日本自動車連盟（J A F）公認のもと、F I A国際モータースポーツ競技規則およびその付則ならびにそれに準拠したJ A F国内競技規則およびその細則、<u>2021</u>年全日本スーパーフォーミュラ選手権統一規則、ならびに本競技会特別規則に従い開催され、ドライバーおよびチーム（エントラント）に対する2つの選手権から成る。</p> <p>第1条～第4条 （略）</p> <p>第5条 ペナルティポイント</p> <p>1. 1) ～2) (3) (略)</p> <p>(4) ペナルティポイントを頻繁に与えられたドライバーには、上記に加え下記のいずれかの罰則を課す場合がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>2021</u>年の本選手権の全戦の出場停止処分。 ・ <u>2021</u>年の本選手権のポイントの剥奪。 ・ <u>2022</u>年の本選手権の公式登録の拒否。 <p>2. ～3. (略)</p> <p>第6条 参加車両</p> <p>1. <u>2021</u>年J A F国内競技車両規則第1編第11章スーパーフォーミュラ（S F）車両規定に適合した車両およびJ A Fが特に認めた車両とする。</p> <p>車両の銘柄とはシャシーとエンジンの組み合わせをいう。シャシー製造者とエンジン製造者が異なる場合、その車両は合成車両とみなされ、必ずシャシー製造者の名称をエンジン製造者の名称の前に表示しなければならない。</p>

3) (略)

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

3. ~4. (略)

第8条 デッドヒート (同着)

1. (略)

2. 複数のドライバーまたはチームが同一の得点を得た場合は、下記の基準を用いて上位を決定する。

1) 高得点を得た回数が多い順に順位を決定する。

2) 上記1)の回数も同一の場合、最終戦における得点をもって決定する。

最終戦の得点によっても順位が決定できない場合は、最終戦の前の競技会における得点をもって決定する。それでも結果がでない場合は、さらにその前の競技会における得点というように遡って順位が決まるまで続ける。

第9条~第11条 (略)

1位-20点 6位- 5点

2位-15点 7位- 4点

3位-11点 8位- 3点

4位- 8点 9位- 2点

5位- 6点 10位- 1点

(2) 1大会2レース制の場合：

(夫々のレースに対して上記(1)の得点の半分とする)

4) (略)

5) 得点合計の対象となるレース数は、選手権レースとして開催された最大5レースとする。ただし、開催されたレースの合計数が5レースに満たない場合は、開催されたレースのすべてが得点合計の対象となる。

3. ~4. (略)

第8条 デッドヒート (同着)

1. (略)

2. 複数のドライバーまたはチームが同一の有効得点を得た場合は、下記の基準を用いて上位を決定する。

1) 有効得点(上記第7条2. 5)による選手権得点の対象レースで得た得点)の範囲内で高得点を得た回数が多い順に順位を決定する。

2) 上記1)の回数も同一の場合、当該競技者が獲得した全ての得点の内、高得点を得た回数が多い順に順位を決定する。

3) 上記1)および2)の方法によっても順位が決定できない場合は、最終戦における得点をもって決定する。

最終戦の得点によっても順位が決定できない場合は、最終戦の前の競技会における得点をもって決定する。それでも結果がでない場合は、さらにその前の競技会における得点というように遡って順位が決まるまで続ける。

第9条~第11条 (略)

第12条 競技会主要役員

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

1. ～2. (略)
3. レースディレクター: _____ (JAF認定)
_____ (JAF認定)
4. ～12. (略)

第13条～第14条 (略)

第15条 インシデント

1. ～7. (略)
8. スタート進行中を含めた決勝レースで執行される罰則は、以下の通りとする。
 - 1) 決勝レース中に課されるペナルティは、次の4つとする。
 - ① 5秒間のタイムペナルティ：
競技結果に対して5秒を加算する。
 - ② 10秒間のタイムペナルティ：
競技結果に対して10秒を加算する。
 - ③ ドライビングスルーペナルティ：
ドライバーは下記2)のボード提示後、ピットレーンに進入し、ピットに停止せずにピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。
 - ④ ペナルティストップ：
ドライバーは下記2)のボード提示後、ピットレーンに進入し、ペナルティストップエリアに少なくともタイムペナルティとして課せられた時間の間、停止した後、ピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。また、自チームのピットに停止することは許されない。ペナルティストップエリアでは、車両はエンジンを停止する必要はない。エンジンが停止した場合は、ペナルティの時間が経過した後に、エン

第12条 競技会主要役員

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

1. ～2. (略)
3. レースディレクター: _____ (JAF認定)
4. ～12. (略)

第13条～第14条 (略)

第15条 インシデント

1. ～7. (略)
8. スタート進行中を含めた決勝レースで執行される罰則は、以下の通りとする。
 - 1) レース中に課されるタイムペナルティは、次の4つとする。
 - ① 5秒間のタイムペナルティ：
競技結果に対して5秒を加算する。
 - ② 10秒間のタイムペナルティ：
競技結果に対して10秒を加算する。
 - ③ ドライビングスルーペナルティ：
ドライバーは下記2)のボード提示後、ピットレーンに進入し、ピットに停止せずにピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。
 - ④ ペナルティストップ：
ドライバーは下記2)のボード提示後、ピットレーンに進入し、ペナルティストップエリアに少なくともタイムペナルティとして課せられた時間の間、停止した後、ピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。また、自チームのピットに停止することは許されない。ペナルティストップエリアでは、車両はエンジンを停止する必要はない。エンジンが停止した場合は、ペナルティの時間が経過した後に、エン

ジン始動用外部エネルギー源あるいは補助的装置によって再始動することができる。

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

①反則スタート：タイムペナルティまたは、それ以上。

②黄旗無視等のH項違反：タイムペナルティまたは、それ以上。

③ピット作業違反：タイムペナルティまたは、それ以上。

④ピットレーンの速度制限違反：タイムペナルティまたは、それ以上。

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

⑥スタート進行中の違反行為：タイムペナルティまたは、それ以上。

9. コントロールラインで、本条8. 1) ③および④のペナルティが表示されてから3周以内に規定通りこれを実行できなかった車両については失格とする。

10. (略)

11. 決勝レース終了後に課せられる罰則は、以下の通りとする。

1) 罰則の表示後3周以内にレースが終了し、本条8. 1) ③および④のペナルティを規定通り実行できなかった場合、競技結果に対して、ドライビングスルーペナルティまたはペナルティストップに相当するタイムを加算する。なお、加算されるタイムはドライビングスルーペナルティに対し30秒とし、ペナルティストップの場合は、その30秒に停止時間を加えたものとする。

ジン始動用外部エネルギー源あるいは補助的装置によって再始動することができる。

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

①反則スタート：ドライビングスルーペナルティまたは、それ以上。

②黄旗無視等のH項違反：ペナルティストップ10秒または、それ以上。

③ピット作業違反：ドライビングスルーペナルティまたは、それ以上。

④ピットレーンの速度制限違反：ドライビングスルーペナルティまたは、それ以上。

⑤本条項1. 違反：ドライビングスルーペナルティ、ペナルティストップ10秒以上、または他の罰則。いずれかの罰則に加えペナルティポイント。

⑥スタート進行中の違反行為：ドライビングスルーまたは、それ以上。

9. コントロールラインで、本条項8. 1) ③および④のタイムペナルティが表示されてから3周以内に規定通りこれを実行できなかった車両については失格とする。

10. (略)。

11. 決勝レース終了後に課せられる罰則は、以下の通りとする。

1) 罰則の表示後3周以内にレースが終了し、本条項8. 1) ③および④のタイムペナルティを規定通り実行できなかった場合、競技結果に対して、ドライビングスルーペナルティまたはペナルティストップに相当するタイムを加算する。なお、加算されるタイムはドライビングスルーペナルティに対し30秒とし、ペナルティストップの場合は、その30秒に停止時間を加えたものとする。

<p>2)～3) (略)</p> <p>12. 本条項に従い、「レース中に執行された<u>ペナルティ</u>」および「黒旗の表示」に対する抗議・控訴は認められない。</p> <p>13. (略)</p> <p>第16条～第22条 (略)</p> <p>第23条 タイヤ</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 競技会期間中を通じ、<u>1レース</u>、車両1台あたりに使用できる溝なしタイヤ(以下、「ドライタイヤ」という)は最大6セット(前輪12本、後輪12本)とする。</p> <p>3. ～10. (略)</p> <p>第24条 車両とエンジン</p> <p>1. (略)</p> <p>2. エンジン： 参加車両のエンジンは、次の通り使用制限される。</p> <p>1) (略)</p> <p>2) 各競技参加者が使用できるエンジンは、年間を通じ<u>最大2基</u>とする。</p> <p>3) エンジンの識別番号は、各<u>レース</u>の公式予選前日の17時までにエンジン管理者によりオーガナイザーに届け出されるものとする。</p> <p>4) 上記3)で届け出されたエンジンを交換する場合、競技参加者は、速やかにオーガナイザーに届け出ることとし、その場合には以下の措置が適用される。</p> <p>①公式車両検査開始前までのエンジン交換： 決勝レースのグリッド位置を公式予選結果から10グリッド降格される。 ただし、<u>他車に起因する不可抗力のエンジン破損</u>の場合は</p>	<p>2)～3) (略)</p> <p>12. 本条項に従い、「レース中に執行された<u>タイムペナルティ</u>」および「黒旗の表示」に対する抗議・控訴は認められない。</p> <p>13. (略)</p> <p>第16条～第22条 (略)</p> <p>第23条 タイヤ</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 競技会期間中を通じ、車両1台あたりに使用できる溝なしタイヤ(以下、「ドライタイヤ」という)は最大6セット(前輪12本、後輪12本)とする。</p> <p>3. ～10. (略)</p> <p>第24条 車両とエンジン</p> <p>1. (略)</p> <p>2. エンジン： 参加車両のエンジンは、次の通り使用制限される。</p> <p>1) (略)</p> <p>2) 各競技参加者が使用できるエンジンは、年間を通じ<u>1基</u>とする。</p> <p>3) エンジンの識別番号は、各<u>大会</u>の公式予選前日の17時までにエンジン管理者によりオーガナイザーに届け出されるものとする。</p> <p>4) 上記3)で届け出されたエンジンを交換する場合、競技参加者は、速やかにオーガナイザーに届け出ることとし、その場合には以下の措置が適用される。</p> <p>①公式車両検査開始前までのエンジン交換： 決勝レースのグリッド位置を公式予選結果から10グリッド降格される。 ただし、<u>当該年の前大会の決勝レース</u>において、エンジン</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

この限りではない。

②～⑤ (略)

5)～6) (略)

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

3.～4. (略)

第25条 燃料

1.～5. (略)

6. プラクティスセッション、ウォームアップ走行および決勝レース中にピットレーンの作業エリアにおいて燃料補給を行う場合、燃料補給要員等は、以下の手順に従わなければならない。

1) 燃料補給装置は、2022年JAF国内競技車両規則第1編レース車両規定第3章10.3)に規定されたものに限られ、必ずピットのサーキット施設に固定する等の転倒防止策を施さなければならない。また、その燃料補給装置は、競技会期間中を通じ、オーガナイザーが指定したピットレーンの作業エリアにおいてのみ使用が許される。

2)～6) (略)

7.～10. (略)

第26条 (略)

第27条 プラクティスセッション (公式予選等)

1.～6 (略)

7. 公式予選中にコースアウトした車両は、当該予選中、赤旗中断中およびインターバル中に自力で走行し自己のピットに戻った場合は、以降の公式予選に出走することが許される。ただし、その

破損により本規則第7条2.1)に定めるドライバーに対する得点を得ることが出来なかった車両は、この限りではない。

②～⑤ (略)

5)～6) (略)

7) 2021年スーパーフォーミュラ (SF) 車両規定第4条エンジンに基づくオーバーテイクシステムの運用は、当該競技会特別規則または、公式通知に明記される。

3.～4. (略)

第25条 燃料

1.～5. (略)

6. プラクティスセッション、ウォームアップ走行および決勝レース中にピットレーンの作業エリアにおいて燃料補給を行う場合、燃料補給要員等は、以下の手順に従わなければならない。

1) 燃料補給装置は、2021年JAF国内競技車両規則第1編レース車両規定第3章10.3)に規定されたものに限られ、必ずピットのサーキット施設に固定する等の転倒防止策を施さなければならない。また、その燃料補給装置は、競技会期間中を通じ、オーガナイザーが指定したピットレーンの作業エリアにおいてのみ使用が許される。

2)～6) (略)

7.～10. (略)

第26条 (略)

第27条 プラクティスセッション (公式予選等)

1.～6 (略)

7. 公式予選中にコースアウトした車両は、当該予選中、赤旗中断中およびインターバル中に自力で走行し自己のピットに戻った場合は、以降の公式予選に出走することが許される。ただし、その

際に競技役員の手助けを受けた場合は、再びコースインすることは許されない。また、赤旗中断の原因となった車両も再びコースインすることは許されない。

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

8. ～12. (略)

第28条 (略)

第29条 スタートグリッド

1. ～5) (略)

6. ポールポジションおよびグリッドの配列は次の通りとする。

1) (略)

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

以下、最終のセッション、その前のセッションの順で結果により配列される

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

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

②本規則第27条1. 2)の方式の場合、第1レースのポール

際に何らかの理由により競技役員の手助けを受けピットに戻った場合は、再びコースインすることは許されない。ただし、第19条7. におけるケースを除く。

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

8. ～12. (略)

第28条 (略)

第29条 スタートグリッド

1. ～5) (略)

6. ポールポジションおよびグリッドの配列は次の通りとする。

1) (略)

2) 1大会1レース制および1大会2ヒート制の第1ヒートにおいて、本規則第27条1. 2)における予選方式を実施した場合のポールポジションは、Q3において最速タイムを記録したドライバーに与えられ、当該ドライバーはそれ以外のポジションを選択することはできない。

以下、Q3、Q2、Q1の順で結果により配列される

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

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

②本規則第27条1. 2)の方式の場合、第1レースのポール

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

7. (略)

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

第30条 (略)

第31条 スタート手順

1. ~ 4. (略)

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

ついで、この車両はフォーメーションラップを行うものとする。

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

ポジションは、Q1において最速タイムを記録したドライバーに与えられ、当該ドライバーはそれ以外のポジションを選択することはできない。以下、当該結果により配列される。第2レースのポールポジションは、Q3において最速タイムを記録したドライバーに与えられ、当該ドライバーはそれ以外のポジションを選択することができない。以下、Q3、Q2、Q1の順で配列する。

7. (略)

第30条 (略)

第31条 スタート手順

1. ~ 4. (略)

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

ついで、この車両はフォーメーションラップを行うものとするが、下記6.を除き、他の走行中の競技車両を追い越してはならない。

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

置を使用してエンジンを再始動させることができる。

6. フォーメーションラップにおいて、グリッドを離れる際に出遅れた車両は、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出した場合に限り、フォーメーションラップ中に自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。
7. 理由の如何にかかわらずフォーメーションラップの途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、安全に配慮し、自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。
8. 上記6及び7の車両が、第1セーフティーカーラインに到達するまでに自己のポジションに戻ることが出来なかった場合は最後尾グリッドもしくはピットレーンからのスタートとする。該当ドライバーが複数の場合、グリッド後方における新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき位置決めされる。
9. フォーメーションラップにおいて、グリッドを離れる際に出遅れ、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出せなかった車両に対しては、メインフラッグタワーにて黄旗が提示され、他の車両を追い越すことが禁止される。
10. (略)
11. スターティンググリッドに帰着後、スタートできなくなった場合、当該ドライバーは腕を挙げ、その列担当の競技役員は黄旗を振動表示し、当該車両はストール車扱いとなる。スタート不能のドライバーが原因となりスタートが遅延された場合、そのドライバーは最後尾もしくはピットからスタートすることができる。この場合、当該ドライバーの当初のグリッドは空けておくものとする。スタート不能のドライバーが複数の場合、グリッド後方における彼らの新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき位置決めされる。
12. 上記8および11. において最後尾グリッドに着いた車両は、再フォーメーションでストール車があった場合でも当初のグリッドに戻ることはできない。
13. 車両がフォーメーションラップ終了後にスターティンググリッ

置を使用してエンジンを再始動させることができる。

6. フォーメーションラップにおいて、グリッドを離れる際に出遅れてしまった車両は、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出した場合に限り、フォーメーションラップ中に自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。なお、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出せなかった車両に対しては、メインフラッグタワーにて黄旗が提示される。
上記に明記されたフォーメーションラップに出遅れた車両および理由の如何にかかわらずフォーメーションラップの途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、安全に配慮し、自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。
7. (略)
8. スターティンググリッドに帰着後、スタートできなくなった場合、当該ドライバーは腕を挙げ、その列担当の競技役員は黄旗を振動表示し、当該車両はストール車扱いとなる。スタート不能のドライバーが原因となりスタートが遅延された場合、そのドライバーは最後尾もしくはピットからスタートすることができる。この場合、当該ドライバーの当初のグリッドは空けておくものとする。スタート不能のドライバーが複数の場合、グリッド後方における彼らの新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき位置決めされる。
9. 上記6および8. において最後尾グリッドに着いた車両は、再フォーメーションでストール車があった場合でも当初のグリッドに戻ることはできない。
10. 車両がフォーメーションラップ終了後にスターティンググリッ

ドに着いた時点で何らかの問題がある場合には下記の処置がとられる。

- 1) グリッド上以外に問題がなく直ぐにフォーメーションラップが再開出来ると競技長が判断した場合、中断ライト（イエローまたはオレンジライトの点滅）の2秒後に緑色のライトが点灯し、「EXTRA FORMATION LAP」と表示されたボードが表示される。全車両はエンジンを切ることなく再度フォーメーションラップを開始する。
 - 2) その他の問題が発生し、スタートを遅らせる必要があると競技長が判断した場合は、中断ライト（イエローまたはオレンジライト）を点滅させ、「START DELAYED”（スタート遅延）ボード」が表示され、全車両のエンジンは切られ、スタート手順は5分前の時点から再開される。
 - 3) 前記1) および2) いずれの場合においてもレース距離は1ラップ減らされる。
14. 上記 13. 項を適用することが必要になり、スタート手順が何度繰り返されようと、その結果どれだけレースが短縮されようと、そのレースは選手権に数えられる。
15. 上記 13. 項の手順が1回以上必要となった場合でも、燃料補給は禁止される。
16. ～21. (略)

第32条 決勝レース中のコースイン

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

ピット出口のブルーライトの点滅は車両が近づいている合図である。

第33条 セーフティカー

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

ドに着いた時点で何らかの問題がある場合には下記の処置がとられる。

- 1) グリッド上以外に問題がなく直ぐにフォーメーションラップが再開出来ると競技長が判断した場合、中断ライト（イエローまたはオレンジライトの点滅）の2秒後に緑色のライトが点灯し、「EXTRA FORMATION LAP」と表示されたボードが表示される。全車両はエンジンを切ることなく再度フォーメーションラップを開始する。
 - 2) その他の問題が発生し、スタートを遅らせる必要があると競技長が判断した場合は、中断ライト（イエローまたはオレンジライト）を点滅させ、「START DELAYED”（スタート遅延）ボード」が表示され、全車両のエンジンは切られ、スタート手順は5分前の時点から再開される。
 - 3) 前記1) および2) いずれの場合においてもレース距離は1ラップ減らされる。
11. 上記 10. 項を適用することが必要になり、スタート手順が何度繰り返されようと、その結果どれだけレースが短縮されようと、そのレースは選手権に数えられる。
12. 上記 10. 項の手順が1回以上必要となった場合でも、燃料補給は禁止される。
13. ～18. (略)

第32条 決勝レース中のコースイン

決勝レース中は、ドライバー当人の責任においてコースインするものとする。

ブルーライトの点滅は車両が近づいている合図である。

第33条 セーフティカー

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

<p>なお、以下の運用を認めることとする。</p> <p>1. ～2. (略)</p> <p><u>3. 競技長がそうすることが安全であると判断した場合、先頭車両に周回遅れにされていたすべての車両は、先頭車両と同一周回にいる車両およびセーフティカーを追い越すことが求められる。この運用を採用する場合は、ブリーフィング等で詳細手順を周知徹底すること。</u></p> <p>第34条～第39条 (略)</p> <p style="text-align: right;">以上</p>	<p>なお、以下の運用を認めることとする。</p> <p>1. ～2. (略)</p> <p>第34条～第39条 (略)</p> <p style="text-align: right;">以上</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------