

2026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：変更箇所

| 2026年規則 | 2025年規則 |
|---|---|
| 総則 | 総則 |
| <p><u>2026</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（FIA）および一般社団法人日本自動車連盟（JAF）公認のもと、FIA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JAF国内競技規則およびその細則、<u>2026</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><u>2025</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（FIA）および一般社団法人日本自動車連盟（JAF）公認のもと、FIA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JAF国内競技規則およびその細則、<u>2025</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> |
| 第1条～第4条 (略) | 第1条～第4条 (略) |
| 第5条 ペナルティポイント | 第5条 ペナルティポイント |
| 1. 1) (略) 2) 上記1) ペナルティポイントが一定の数に達したドライバーは、下記の罰則が適用される（ペナルティポイントはポイントを与えられてから連続する12ヶ月間有効となるため、その期間を過ぎたポイントは消えるものとする）。 <ul style="list-style-type: none"> (1) 6ポイントに達した場合は、自動的に次大会の出場は許されない（出場停止がとけた時点から、そのポイントは消去される）。 (2) 上記（1）の処分を受けた後に、4ポイントに達した場合は、次大会の出場が許されない（出場停止がとけた時点から、そのポイントは消去される）。 (3) 上記（2）の処分を受けた後は、常に、2ポイントに達すると、次大会の出場は許されない（出場停止がとけた時点から、そのポイントは消去される）。 | 1. 1) (略) 2) 上記1) ペナルティポイントが一定の数に達したドライバーは、下記の罰則が適用される（ペナルティポイントはポイントを与えられてから連続する12ヶ月間有効となるため、その期間を過ぎたポイントは消えるものとする）。 <ul style="list-style-type: none"> (1) 6ポイントに達した場合は、自動的に次大会の出場は許されない（出場停止がとけた時点から、そのポイントは消去される）。 (2) 上記（1）の処分を受けた後に、4ポイントに達した場合は、次大会の出場が許されない（出場停止がとけた時点から、そのポイントは消去される）。 (3) 上記（2）の処分を受けた後は、常に、2ポイントに達すると、次大会の出場は許されない（出場停止がとけた時点から、そのポイントは消去される）。 |

- (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。
- ・2026年の本選手権の全戦の出場停止処分。
 - ・2026年の本選手権のポイントの剥奪。
 - ・2027年の本選手権の公式登録の拒否。

2. ~3. (略)

第6条 参加車両

1. 2026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。
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。
2. 本選手権競技は、国際格式競技として開催される。
3. 本統一規則でいう「レース距離」は、2026年日本レース選手権規定第4条に定める当初のレース距離（レースがスタートするまでに短縮された場合には、その短縮された距離）を指すものとする。
4. 本選手権競技会は、1大会1レース制、1大会2レース制、または1大会2ヒート制とする。不可抗力により開催が中止または延期されたレースを大会に代替編入させる場合はそのレース数を大会レース数に加えることができる。
5. ~9. (略)

第7条 選手権得点

1. (略)
2. 選手権レースとして認定された各レースにおいて、ドライバーおよびチームに与える得点は、下記の得点基準を適用する。
非得点者があった場合は、その順位を繰り上げて得点が与えられる。

- (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。
- ・2025年の本選手権の全戦の出場停止処分。
 - ・2025年の本選手権のポイントの剥奪。
 - ・2026年の本選手権の公式登録の拒否。

2. ~3. (略)

第6条 参加車両

1. 2025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。
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。
2. 本選手権競技は、国際格式競技として開催される。
3. 本統一規則でいう「レース距離」は、2025年日本レース選手権規定第4条に定める当初のレース距離（レースがスタートするまでに短縮された場合には、その短縮された距離）を指すものとする。
4. 本選手権競技会は、1大会1レース制、1大会2レース制、または1大会2ヒート制とする。

5. ~9. (略)

第7条 選手権得点

1. (略)
2. 選手権レースとして認定された各レースにおいて、ドライバーおよびチームに与える得点は、下記の得点基準を適用する。
非得点者があった場合は、その順位を繰り上げて得点が与えられる。

1) ドライバーに対する得点：

(1) 得点は各認定レースの総合順位に基づき、下記の得点基準に従い授与される。

得点基準：

① 1大会1レース制の場合：

(レース距離150km以上)

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

(レース距離150km未満)

1位－12点 6位－4点
2位－9点 7位－3点
3位－7点 8位－2点
4位－6点 9位－1点
5位－5点

② 1大会2レース制の場合：夫々に上記の得点

(2) ドライバーは年間の各レースを通じて第6条に合致する車両であれば、競技車両番号が異なる車両で参加しても得点が加算される。

(3) 予選上位者に対し以下の通り得点を与える。

① 1大会1レース制の場合：1位－3点
2位－2点
3位－1点

② 1大会2レース制の場合：夫々に上記の得点

2) チームに対する得点

(1) チームに対する得点は、エントラントに対して与えられる。

(2) 各レースにおいて同一エントラントに所属する車両が得た

1) ドライバーに対する得点：

(1) 得点は各認定レースの総合順位に基づき、下記の得点基準に従い授与される。

得点基準：

① 1大会1レース制の場合：

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：夫々に上記の得点

(2) ドライバーは年間の各レースを通じて第6条に合致する車両であれば、異なる車両で参加しても得点が加算される。

(3) 予選上位者に対し以下の通り得点を与える。

① 1大会1レース制の場合：1位－3点
2位－2点
3位－1点

② 1大会2レース制の場合：夫々に上記の得点

2) チームに対する得点

(1) チームに対する得点は、エントラントに対して与えられる。

(2) 各レースにおいて同一エントラントに所属する車両が得た

順位のうち、上位2台分が得点対象となる。

(3) 各レースの順位による得点は、ドライバーに対する得点基準と同じとする

3) 2. 1) (3) の得点は、正式予選結果の発表によりレースの結果に関係なく与えられる。

4) レースが規定の周回数を完了するまでに終了、または中止された場合の取り扱い：

(1) ~ (2) (略)

5. ~ 7. (略)

第8条～17条 (略)

第18条 ドライバーの変更

1. ~ 3. (略)

4. 同年選手権期間中、各競技参加者は最大3名までのドライバー変更が認められる。

第19条 ドライバーの遵守事項

1. (略)

2. 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、走路端部を定めている白線は走路の一部と見なされるが、縁石は走路の一部とは見なされない。

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、当該行為が安全であることが確認され、持続的なアドバンテージ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く故意に走路を外れることはできない。本条項に違反および競技役員の指示不遵守に対しては第16条に基づき罰則が適用される。本件に対する抗議・控訴は認められない。

順位のうち、上位2台分が得点対象となる。

(3) 各レースの順位による得点は、ドライバーに対する得点基準と同じとする

3) レースが規定の周回数を完了するまでに終了、または中止された場合の取り扱い：

(1) ~ (2) (略)

5. ~ 7. (略)

第8条～第17条 (略)

第18条 ドライバーの変更

1. ~ 3. (略)

第19条 ドライバーの遵守事項

1. (略)

2. 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、走路端部を定めている白線は走路の一部と見なされるが、縁石は走路の一部とは見なされない。

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、当該行為が安全であることが確認され、持続的なアドバンテージ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く故意に走路を外れることはできない。

3. ~9. (略)

第20条 (略)

第21条 ピットエリア

1. 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、車両がピットレーンの作業エリアに停止する際、登録されたチームクルーのうち、作業要員（燃料補給要員、タイヤ交換要員、車両誘導要員等）として最大6名が同時に当該作業エリアに出ることが許され、かつ車両の作業につくことができる。さらに、安全性の観点から専ら車両誘導に従事する車両誘導要員を1名配置しなければならない。

ピットガレージ内において作業を行う場合の人数は、限定しない。

2. ~7. (略)

8. 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タイヤ交換を行う場合、上記1. に規定された最大6名の作業要員は、同時に作業につくことができる。ただし、安全性の観点から車両誘導要員は専ら車両の誘導に従事する。タイヤ交換要員は、平置き、または手で押さえられた状態での装着予定のタイヤをこれらの車両誘導要員を除く5名の作業要員以外の者からの援助を一切受けることなく装着しなければならない。また、外したタイヤを地面に平置きの状態にしなければならず、他の者へ手渡したり放り投げる等の危険な行為は許されない。

9. ~10. (略)

11. ピットを離れる際に、安全が確認できた時にのみ車両をピットアウトさせることは、競技参加者の責任で行うこと。

11. ピット出口には、グリーン／ブルー／レッドのライトが設けられる。プラクティスセッション中はグリーンライトが点灯しているときのみコースインすることができる。

12. ピットエリアでの服装

すべての走行時間においてピット作業エリアに出る作業要員はバイザー付（もしくは適切な保護ゴーグル）ヘルメット、FIA公認（認定）/

3. ~9. (略)

第20条 (略)

第21条 ピットエリア

1. 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、車両がピットレーンの作業エリアに停止する際、登録されたチームクルーのうち、作業要員（燃料補給要員、タイヤ交換要員、車両誘導要員等）として最大6名が同時に当該作業エリアに出ることが許され、かつ車両の作業につくことができる。

ピットガレージ内において作業を行う場合の人数は、限定しない。

2. ~7. (略)

8. 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タイヤ交換を行う場合、上記1. に規定された最大6名の作業要員は、同時に作業につくことができる。ただし、安全性の観点から車両誘導要員は専ら車両の誘導に従事する。タイヤ交換要員は、平置き、または手で押さえられた状態での装着予定のタイヤをこれらの車両誘導要員を除く5名の作業要員以外の者からの援助を一切受けることなく装着しなければならない。また、外したタイヤを地面に平置きの状態にしなければならず、他の者へ手渡したり放り投げる等の危険な行為は許されない。

9. ~10. (略)

11. ピットを離れる際に、安全が確認できた時にのみ車両をピットアウトさせることは、競技参加者の責任で行うこと。

12. ピット出口には、グリーン／ブルー／レッドのライトが設けられる。プラクティスセッション中はグリーンライトが点灯しているときのみコースインすることができる。

13. ピットエリアでの服装

すべての走行時間においてピット作業エリアに出る作業要員はバイザー付（もしくは適切な保護ゴーグル）ヘルメット、FIA公認（認定）/

J A F公認耐火炎スーツ、グローブ、バラクラバス（目出し帽）を着用しなければならず、作業中も肌の露出をしてはならない。

ただし、決勝レースを除き、ピット作業エリアで車両誘導及びピット内との車両移動以外の作業を行わない場合はこの限りではない。

13. 本規則第13条にて登録、参加申込した競技参加者、ドライバーおよびそのチームクルーは、ピットガレージへの立ち入り時間が制限される。その制限時間、制限エリア、管理方法等の運用は別途公式通知にて公示される。

第22条 書類検査および車両検査

1. 書類検査：

1) ~ 3) (略)

4) すべての競技参加者は、オーガナイザーが指定する場所に最新の国際競技規則付則L項第3章内の「Formula 2」に準じたドライバーアップグレードのものを提示しなければならない。

(1) クラッシュヘルメット

(FIA基準8860-2018-ABPのクラッシュヘルメットに限られる。)

頭部と頸部の保護装置(FHRシステム)

(FIA国際競技規則付則L項第3章に定められたものに限られる)

ライフサポートシステムの使用はドライバーの自由とする。

(2) 氏名および血液型のついた耐火炎レーシングスーツ

(FIA基準8856-2018に限られる)

(3) レース用耐火炎グローブ(FIA認定のものに限られる)

(4) レース用耐火炎ソックス(〃)

(5) レース用耐火炎バラクラバス(〃)

(6) レース用耐火炎シューーズ(〃)

(7) レース用耐火炎アンダーウェア(〃)

J A F公認耐火炎スーツ、グローブ、バラクラバス（目出し帽）を着用しなければならず、作業中も肌の露出をしてはならない。

ただし、決勝レースを除き、ピット作業エリアで車両誘導及びピット内との車両移動以外の作業を行わない場合はこの限りではない。

14. 本規則第13条にて登録、参加申込した競技参加者、ドライバーおよびそのチームクルーは、ピットガレージへの立ち入り時間が制限される。その制限時間、制限エリア、管理方法等の運用は別途公式通知にて公示される。

第22条 書類検査および車両検査

1. 書類検査：

1) ~ 3) (略)

4) すべての競技参加者は、オーガナイザーが指定する場所に下記のものを提示しなければならない。

(1) クラッシュヘルメット

(FIA基準8860-2018-ABPのクラッシュヘルメットに限られる。)

頭部と頸部の保護装置(FHRシステム)

(FIA国際競技規則付則L項第3章に定められたものに限られる)

ライフサポートシステムの使用はドライバーの自由とする。

(2) 氏名および血液型のついた耐火炎レーシングスーツ

(FIA基準8856-2018に限られる)

(3) レース用耐火炎グローブ(FIA認定のものに限られる)

(4) レース用耐火炎ソックス(〃)

(5) レース用耐火炎バラクラバス(〃)

(6) レース用耐火炎シューーズ(〃)

(7) レース用耐火炎アンダーウェア(〃)

2. 車両検査 :

1) ~ 6) (略)

7) 各々の公式予選において最速タイムを記録した車両と競技会審査委員会が無作為に選定した1台以上の車両は、各々の公式予選が終了した後、直ちに車両検査を受けなければならない。

なお、各々の公式予選および各セッション終了時点から当該車両検査の対象となる車両が指定されるまでの間、公式予選に参加したすべての車両に対する作業は、一切禁止される。

なお、各々の公式予選またはノックダウン予選の最終セッションに出走した車両については、予選終了後から車両検査が終了するまでの間は車両に対する作業が、一切禁止される。

8) ~13) (略)

第23条 (略)

第24条 車両とエンジン

1. (略)

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。

1) 各車両に搭載されるエンジンは、固有の識別番号が付され、封印を施して管理される。

2) 封印が解かれたエンジンブロックまたはシリンダーヘッドもしくはその両方が交換された場合をエンジン交換とみなす。

3) 各競技参加者が使用できるエンジンは、年間を通じ最大2基とする。

4) エンジンの識別番号は、各レースの公式予選前日の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。

5) 上記4) で届け出されたエンジンを交換する場合、競技参加者は、

2. 車両検査 :

1) ~ 6) (略)

7) 各々の公式予選において最速タイムを記録した車両と競技会審査委員会が無作為に選定した1台以上の車両は、各々の公式予選が終了した後、直ちに車両検査を受けなければならない。

なお、各々の公式予選および各セッション終了時点から当該車両検査の対象となる車両が指定されるまでの間、公式予選に参加したすべての車両に対する作業は、一切禁止される。

8) ~13) (略)

第23条 (略)

第24条 車両とエンジン

1. (略)

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。

1) 各車両に搭載されるエンジンは、固有の識別番号が付され、封印を施して管理される。

2) 各競技参加者が使用できるエンジンは、年間を通じ最大2基とする。

3) エンジンの識別番号は、各レースの公式予選前日の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。

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。ただし、競技会審査委員会が他車に起因する不可抗力のエンジン破損と認めた場合はこの限りではない。

①～⑤ (略)

6) 公式予選日前日までに新たに使用する、または新たに使用したエンジンに製造上の瑕疵が発覚し、翌日の公式車両検査までにエンジンを交換した場合には、本条2. 4) ①および④の措置は適用されない。

7) 本規則第27条1. 2) の公式予選を実施する競技会においては、本条2. 5) は適用せず、次の措置を適用する。

当該公式予選に構成されるフリー走行において、新たに使用する、または新たに使用したエンジンに製造上の瑕疵が発覚した場合には、エンジンの交換が認められ、本条2. 4) ②の措置は適用されない。ただし、当該フリー走行終了時刻から1時間以内に競技会審査委員会の承認を得て、再車両検査を受けなければならない。

8) 2026年スーパーフォーミュラ (S F) 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、競技会特別規則または、公式通知に明記される。

4. ~5. (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、2026年J A F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トレーンの作業エリアにおいてのみ

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。ただし、競技会審査委員会が他車に起因する不可抗力のエンジン破損と認めた場合はこの限りではない。

①～⑤ (略)

5) 公式予選日前日までに新たに使用する、または新たに使用したエンジンに製造上の瑕疵が発覚し、翌日の公式車両検査までにエンジンを交換した場合には、本条2. 4) ①および④の措置は適用されない。

6) 本規則第27条1. 2) の公式予選を実施する競技会においては、本条2. 5) は適用せず、次の措置を適用する。

当該公式予選に構成されるフリー走行において、新たに使用する、または新たに使用したエンジンに製造上の瑕疵が発覚した場合には、エンジンの交換が認められ、本条2. 4) ②の措置は適用されない。ただし、当該フリー走行終了時刻から1時間以内に競技会審査委員会の承認を得て、再車両検査を受けなければならない。

7) 2025年スーパーフォーミュラ (S F) 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、競技会特別規則または、公式通知に明記される。

4. ~5. (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、2025年J A F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. ~9. (略)

第26条 一般安全規定

1. ~18. (略)

19. 常に車両が安全な状態であることを確認して競技車両を走行されることは競技参加者の責務である。
20. エントラント、ドライバー、ピットクルー及び競技に参加する全ての者はサーキット施設内において常に安全の確保に留意しなければならない。

第27条 プラクティスセッション（公式予選等）

1. プラクティスセッションは、フリー走行、公式予選で構成される。
オーガナイザーは、決勝レース出場車両の選抜およびグリッド位置の決定を行うため、下記からいずれかの方法を選択し競技会特別規則に明記しなければならない。
なお、天候等の不可抗力の場合は、競技会審査委員会の決定によるものとする。
- 1) 少なくとも20分の公式予選
 - 2) ノックアウト予選方式
 - 3) 中止または延期されたレースを代替開催する際の該当レースのグリッド決定方法
2. ~11. (略)
12. 決勝レース当日に少なくとも30分間のフリー走行の時間帯が設定されていること。
ただし、1大会2レース制で同日に2レースを行う場合もしくは公式予選と決勝レースを同日に行う場合は、当該競技会特別規則または公式通知に記載することにより当該フリー走行を短縮もしくは省略することができる。

使用が許される。

- 2) ~6) (略)
7. ~9. (略)

第26条 一般安全規定

1. ~18. (略)

第27条 プラクティスセッション（公式予選等）

1. プラクティスセッションは、フリー走行、公式予選で構成される。
オーガナイザーは、決勝レース出場車両の選抜およびグリッド位置の決定を行うため、下記からいずれかの方法を選択し競技会特別規則に明記しなければならない。
なお、天候等の不可抗力の場合は、競技会審査委員会の決定によるものとする。
- 1) 少なくとも20分の公式予選
 - 2) ノックアウト予選方式。
2. ~11. (略)
12. 決勝レース当日に少なくとも30分間のフリー走行の時間帯が設定されていること。
ただし、1大会2レース制で同日に2レースを行う場合もしくは公式予選と決勝レースを同日に行う場合は、当該競技会特別規則または公式通知に記載することにより当該フリー走行を短縮もしくは省略することができる。

第28条 (略)

第29条 スターティンググリッド

1. ~8. (略)

9. 中止または延期されたレースの公式予選が既に終了し、正式結果が発表されている場合、代替開催レースのグリッドはこれを採用する。

第30条 ブリーフィングおよびミーティング

1. 競技長は、公式予選までに競技会審査委員会の出席のもと、ドライバーおよび競技参加者を対象としたブリーフィングまたはミーティングを開催する。

なお、上記ミーティングとブリーフィングは同時に開催することも許される。実施方法は、従来のオフライン方式に加え、オンライン方式による実施も認めるものとする。

2. ~6. (略)

第31条~第33条

第34条 レースの中止およびレースの再開

事故によってサーキットが閉鎖されたり、天候またはその他の理由で競技の継続が危険となったため、決勝レースを中断する必要が生じた場合、競技長は赤旗をすべての監視ポストで、また赤ライト（中断ライト）をライン上において提示することを命ずる。

1. レースの中止

1) ~2) (略)

3) 車両はレース中断後にピットレーンに進入することができるが、中断後にピットレーンに進入した車両およびグリッドからピットレーンに移動した車両のドライバーに対し、レース再開後にドライビングスルーペナルティが課せられる。レース中断の合図が提示されたときに、すでにピット入口あるいはピットレーンにいた車両のドライバー、または天候その他の不可抗力により競技長が安全上

第28条 (略)

第29条 スターティンググリッド

1. ~8. (略)

第30条 ブリーフィングおよびミーティング

1. 競技長は、決勝レーススタートの遅くとも1時間前に競技会審査委員会の出席のもと、ドライバーを対象としたブリーフィングを開催する。
また、公式予選までに競技参加者を対象としたミーティングを開催する。

なお、上記ミーティングとブリーフィングは同時に開催することも許される。

2. ~6. (略)

第31条~第33条

第34条 レースの中止およびレースの再開

事故によってサーキットが閉鎖されたり、天候またはその他の理由で競技の継続が危険となったため、決勝レースを中断する必要が生じた場合、競技長は赤旗をすべての監視ポストで、また赤ライト（中断ライト）をライン上において提示することを命ずる。

1. レースの中止

1) ~2) (略)

3) 車両はレース中断後にピットレーンに進入することができるが、中断後にピットレーンに進入した車両およびグリッドからピットレーンに移動した車両のドライバーに対し、レース再開後にドライビングスルーペナルティが課せられる。レース中断の合図が提示されたときに、すでにピット入口あるいはピットレーンにいた車両のドライバーについてペナルティを課されることはない。

の理由で車両のガレージへの移動を認めた場合についてペナルティを課されることはない。

- 4) (略)
- 5) レースの中断中、グリッド上及びファストレーンでの作業が許可される。が、かかる作業はすべて以下に限られる：
—エンジンの始動および当該行為に関連する準備；
—冷却および加熱装置の取り付けおよび取り外し；
—タイヤ交換；
ドライバーは常に競技役員の指示に従わなければならぬ。

2. レースの再開

- 1) ~2) (略)
- 3) 3分前ボード（またはシグナル）が提示されるまでに、すべての車両はホイールを装着していかなければならない。このボード（またはシグナル）以降のホイールの取り外しはピットレーンにおいてのみ許可される。
3分前ボード（またはシグナル）提示時にすべてのホイール装着がされていない車両はすべて、グリッドの最後尾からピットレーンからスタートしなければならない。この状況では、黄旗を持った競技役員が、グリッドを離れることのできる全車両が赤旗ラインを通過し終えるまで、(3分前に) ホイール装着がされなかつた車両がグリッドを離れないよう制する。
3分前ボード（またはシグナル）提示後、コースの周回時間を考慮し、適切な時点で、先頭車両と赤旗ラインの間にいる車両は、オフィシャルカーの先導により追い越しをすることなく、もう1周回を完了するよう合図され、セーフティカー後方の車両列に合流しなければならない。
- 4) ~13) (略)

第35条 (略)

第36条 レース終了

1. レース終了の合図（チェックカーフラッグ）は、先頭車両が全レース距離

- 4) (略)
- 5) レースの中断中、ファストレーンでの作業が許可されるが、かかる作業はすべて以下に限られる：
—エンジンの始動および当該行為に関連する準備；
—冷却および加熱装置の取り付けおよび取り外し；
—タイヤ交換；
ドライバーは常に競技役員の指示に従わなければならぬ。

2. レースの再開

- 1) ~2) (略)
- 3) 3分前ボード（またはシグナル）が提示されるまでに、すべての車両はホイールを装着していかなければならない。このボード（またはシグナル）以降のホイールの取り外しはピットレーンにおいてのみ許可される。3分前ボード（またはシグナル）提示時にすべてのホイール装着がされていない車両はすべて、グリッドの最後尾からピットレーンからスタートしなければならない。この状況では、黄旗を持った競技役員が、グリッドを離れることのできる全車両が赤旗ラインを通過し終えるまで、(3分前に) ホイール装着のなかつた車両がグリッドを離れないよう制する。
3分前ボード（またはシグナル）提示後、コースの周回時間を考慮し、適切な時点で、先頭車両と赤旗ラインの間にいる車両は、オフィシャルカーの先導により追い越しをすることなく、もう1周回を完了するよう合図され、セーフティカー後方の車両列に合流しなければならない。
- 4) ~13) (略)

第35条 (略)

第36条 レース終了

1. レース終了の合図（チェックカーフラッグ）は、先頭車両が全レース距離

を走破、または設定された時間が経過した時点で先頭車両に表示される。

2. 予定されたレース距離が終了する前に設定された時間が経過した場合、予定された周回数を超えないことを条件に、設定された時間が経過した次の周回でコントロールラインを先頭車両が通過した時点で、当該先頭車両に終了の合図が表示される。
3. チェッカーフラッグの表示を受けた後の危険な追越しは禁止される。各々の最終周にピットインした場合でもピットレーン上のコントロールラインを通過すればチェッカーフラッグを受けたものとする。
4. 万一チェッカーフラッグが不注意、その他の理由により先頭車両が規定周回数または設定された時間を完了する前に表示された場合でも、レースはその時点で終了したものとみなされる。
5. また、チェッカーフラッグが不注意によって遅れて表示された場合には、最終順位はレース距離または設定された時間が達成された時点における順位に従って決定される。
6. チェッカーフラッグの表示を受けたすべての車両は、原則としてコースを1周した後、直ちに直接パークフェルメに進むものとする。
7. チェッカーフラッグが表示された時点でピット出口は閉鎖される。

第37条～第39条 (略)

(細則1.)

1. ~17. (略)
18. 審判員の判定内容：
FIA国際モータースポーツ競技規則第11条16項およびJAF国内競技規則10-20の審判員の判定事項は次の通りとする。
 - 1) 審判員(走路)：
FIA国際モータースポーツ競技規則付則H項に関する判定。
FIA国際モータースポーツ競技規則付則L項第4章第2条に関する判定。

を走破、または設定された時間が経過した時点で先頭車両に表示される。

2. チェッカーフラッグの表示を受けた後の危険な追越しは禁止される。各々の最終周にピットインした場合でもピットレーン上のコントロールラインを通過すればチェッカーフラッグを受けたものとする。
3. 万一チェッカーフラッグが不注意、その他の理由により先頭車両が規定周回数または設定された時間を完了する前に表示された場合でも、レースはその時点で終了したものとみなされる。
4. また、チェッカーフラッグが不注意によって遅れて表示された場合は、最終順位はレース距離または設定された時間が達成された時点における順位に従って決定される。
5. チェッカーフラッグの表示を受けたすべての車両は、原則としてコースを1周した後、直ちに直接パークフェルメに進むものとする。
6. チェッカーフラッグが表示された時点でピット出口は閉鎖される。

第37条～第39条 (略)

(細則1.)

1. ~17. (略)
18. 審判員の判定内容：
FIA国際モータースポーツ競技規則第11条16項およびJAF国内競技規則10-20の審判員の判定事項は次の通りとする。
 - 1) 審判員(走路)：
FIA国際モータースポーツ競技規則付則H項に関する判定。
FIA国際モータースポーツ競技規則付則L項第4章第2条に関する判定。

本規則第19条ドライバーの遵守事項に関する判定。

2) ~4) (略)

19. ~20. (略)

以上

本規則第19条ドライバーの遵守事項に関する判定。

2) ~4) (略)

19. ~20. (略)

以上