

2017 FIA World Touring Car Championship

競 技 規 則

(2017年6月20日付発行版仮訳)

目 次

競技規則

項 目	(条項 No.)	Page
序 文	1
規 定	(1.~2.)	1
一般的合意事項	(3.)	1
一般条件	(4.~7.)	1
ライセンス	(8.)	2
選手権競技	(9.~15.)	2
世界選手権	(16.~17.)	2
	(18.~19.)	3
デッドヒート（同着）	(20.~21.)	4
オーガナイザー	(22.)	4
競技の組織	(23.)	4
保 険	(24.~25.)	4
	(26.~27.)	5
F I A 派遣委員（デリゲート）	(28.~30.)	5
競技役員	(31.~33.)	5
	(34.~35.)	6
競技参加申請	(36.)	6
	(37.)	7
パ ス	(38.)	7
競技参加者への指示と通知	(39.~41.)	7
事 件	(42.)	7
	(43~45.)	8
抗議および控訴	(46.)	8
罰 則	(47.)	9
ドライバー変更	(48.)	9
計 時	(49.)	9
運 転	(50.)	9
参加が認められる車両の台数	(51.)	9
レース番号(ゼッケン)と車両名称	(52.~53.)	10
書類および車両検査	(54.~60.)	10
	(61.)	11
	(62.~65.)	12
選手権でのタイヤ供給および	(66.~67.)	12
競技期間中のタイヤ制限	(68.~69.)	13
	(70.)	14
競技期間中のエンジンおよび	(71.~72.)	14
ターボ数の制限	(73.)	15
ウェイング	(74.~75.)	15
	(76.)	16
調整ウェイト	(77.)	16
	(78.~79.)	17

性能および技術仕様の調整	(80.)	17
車 両	(81.~82.)	18
一般車両要件	(83.)	18
一般安全規定	(84.~88.)	18
	(89.~100.)	19
	(101.~104.)	20
ピットレーン	(105.)	20
燃料、給油およびピット作業	(106.~111.)	21
	(112.)	22
フリー走行、および予選	(113.~118.)	22
	(119.)	23
	(120.~122.)	24
予選の中断	(123.)	24
製造者対抗タイムトライアル	(124.)	24
グリッド	(125.~129.)	26
	(130.)	27
ブリーフィング	(131.)	27
スタート手順	(132.~133.)	27
	(134.~137.)	28
	(138.~139.)	29
	(140.~144.)	30
レース	(145.~146.)	30
<u>ジョーカー</u>	(147.)	30
セーフティカー	(148.)	31
レースの中断	(149.)	31
レースの再開	(150.)	32
フィニッシュ	(151.~153.)	33
パークフェルメ	(154.~157.)	33
順 位	(158.~160.)	34
表彰式	(161.)	34
	(162.)	35
付則 2 第 2 3 項に従い要求される情報		36
付則 3 2017年エントリーフォーム		38
付則 4 車両図解		38

FIA世界ツーリングカー選手権 2017年 競技規則

序文

FIAは、スーパー2000車両のみを対象とする「FIA世界ツーリングカー選手権（以下、選手権）」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FIA世界ツーリングカーチャンピオンと、製造者に対するFIA世界ツーリングカーチャンピオンの2つの選手権タイトルから成る。

本選手権は、FIA国際モータースポーツ競技規則（以下、国際競技規則）ならびにそれらの付則（付則J項を含む）、サーキット一般規則、および選手権特有の本競技規則により統轄される。

選手権の規則の適用に関する、ある一定の局面は、2009年12月11日の世界モータースポーツ評議会の会議にて設置されたツーリングカーコミッティ（以下、TCコミッティ：TC Committee）に委託されている。

規定

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。
2. 本競技規則は、毎年1月1日に発効し以前の世界ツーリングカー選手権競技規則すべてに取って代わる。

一般的合意事項

3. 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、および代理人が、国際競技規則、サーキット一般規則、上記技術規則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遵守する義務を負う。

一般条件

4. 各チームのすべての関係者に国際競技規則、サーキット一般規則、技術規則および競技規則のすべての要件を確実に遵守させることは、各競技参加者の責任である。競技参加者自らが競技に立ち合えない場合は、書面にてその代理人を指名しなければならない。

競技期間を通じ、その期間中いかなる時でも、参加車両に求められる事項が遵守されていることを保証することは、その車両の担当者の責任であり、かつ競技参加者との共同責任でもある。

5. 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。
6. 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見なされる。
7. 参加車両に関わるすべての関係者、またはパドック、ピットレーン、またはコース上に立ち入る者は、いかなる立場に関わらず、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。

ライセンス

8. 選手権に参加するすべてのドライバー、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。ドライバーについては、FIA国際ドライバーズライセンスのグレードB以上を所持し、適用のある場合には、管轄のASNが発効する有効なライセンスおよび/あるいは許可証を所持していなければならない。

選手権競技

9. 各競技は制限付国際競技の格式を有する。
10. 競技には、以下の車両のみが参加できる：
- a) TC1：付則J項第263条および300/01KS追加公認に合致するS2000車両。
 - b) TC1：2016年付則J項第263条および200/01KS追加公認に合致するS2000車両。
 - c) TCN：スーパー2000車両（第10項a）に加えて、国内選手権の技術規則に合致する（あるいは付則J項に100%合致していない）車両がTCコミッティによって受け入れられる場合がある。ただし、それらの車両がFIAおよび/あるいはTCコミッティにより承認される通りのツーリングカーと完全に同等のものであり、FIAの安全に関する仕様と合致するものであることを条件とする。
11. 例外的状況を除き、選手権は1競技2レース制とする。オープニングレースの距離は55kmを超えない完走周回の最大数に等しい。メインレースの距離は62kmを超える完走周回の最少数に等しい。レース距離は各競技に固有の付則に記載されなければならない。
先頭車両は予定のレース距離が走破される周回の終了時点でコントロールライン（以下、ライン）を通過する時にチェッカーフラッグを提示される。ラインは走路とピットレーン両方を通過する単一の線である。
12. 選手権の競技数は最多15戦とする。
13. 競技の最終リスト（シリーズカレンダー）は、毎年1月1日までにFIAから発表される。
14. 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。
15. 競技は、参加車両が16台に満たない場合には中止することができる。

世界選手権

16. a) FIA世界ツーリングカー選手権のドライバーに対する選手権タイトルは、実際に行われた競技で獲得したすべてのポイントの合計が最も多いTC1クラスのドライバーに与えられる。
- b) FIA世界ツーリングカー選手権の製造者に対する選手権タイトルは、実際に行われた競技で、製造社1社につき上位2台の車両で獲得した合計ポイント、および選手権の間に実施された第124項に規定されるMAC3で得たポイントの合計が最も多い第36項eに従って登録した製造者に与えられる。同一製造者のその他すべての車両は、ポイント獲得に関する限りは考慮されない。
17. すべての選手権タイトルについて、各競技で次のポイントが授与される。
- 予選終了後：
- 1位：5ポイント

2位	: 4ポイント
3位	: 3ポイント
4位	: 2ポイント
5位	: 1ポイント

ーオープニングレース終了後:

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

ーメインレース終了後:

1位	: 30ポイント
2位	: 23ポイント
3位	: 19ポイント
4位	: 16ポイント
5位	: 13ポイント
6位	: 10ポイント
7位	: 7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

シーズンエントリーした第10項に定義されるTCN車両は、選手権タイトルのポイントを獲得する資格を有する。

第10項に定義されるTCN車両で、レース毎に登録されるものはFIA世界ツーリングカー選手権のタイトルのポイントを獲得せず、最初の参加から各参加競技にて20kgのバラストを搭載される:これはTCコミッティにより課される一切のバラストに追加して搭載されるものである。

18. 決勝レースが本規則149項により中断され、150項の下で再スタートができなかった場合、先頭車両が2周回を満たしていない場合はポイントが与えられず、先頭車両が2周回以上走行したがレースの当初予定距離の75% (走破した総周回数に切り上げ) を走破していない場合にはハーフポイントが与えられ、先頭車両がレースの当初予定距離の75%以上 (走破した総周回数に切り上げ) を走破した場合はフルポイントが与えられる。
19. a) 製造者選手権で1位となった製造者の代表者は、FIAの年間表彰式に出席しなければならない。
- b) ドライバー選手権で1位、2位、3位となったドライバーは、FIAの年間表彰式に出席しなければならない。
- c) すべての競技参加者は、ドライバーが上述の表彰式に出席することを確実にするため最善の努力を尽くすこと。出席対象ドライバーおよび/あるいは競技参加者で欠席する者には、「不可抗力」の場合を除き1万ユーロの罰金が課される。

デッドヒート（同着）

20. 本規則第17項に規定されているフルポイントが、同着のドライバーおよび製造者に均等に与えられる。
21. 複数のドライバーおよび／あるいは製造者が同一ポイントでシリーズを終了した場合、選手権の上位者は下記の方法により決定される。
- a) 1位の回数が一番多いもの。
 - b) 1位の回数と同じ場合は、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。

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。

オーガナイザー

22. 競技を組織するための申請は、その競技が行われる国のASNに対してなされなければならない、その申請を受けたASNがFIAへ申請する。

競技の組織

23. 各オーガナイザーは、ASNを通じ、付則2のパートAに定められているインフォメーションを、少なくとも英語にて、下記に記されている詳細なタイムテーブルとオーガニゼーションアグリーメント（付則2パートC）と共に、FIAに競技の90日前までに、また国際競技規則付則H項に従う医療職務調査票を当該競技の少なくとも2ヶ月前までに提出するものとする。付則2パートBはFIAにより完成され、当該ASNに競技の60日前までに返送される。各競技は、競技オーガナイザー、開催国のASN、およびFIAの間で締結される、オーガニゼーションアグリーメントに従って組織される。

本規則にて要求されているすべての書類が上記期限までにFIAに滞りなく送付され、当該選手権に適用される規定にそれらが従っていることを条件として、各競技についてFIAによりビザが発行される。各競技は、これらの書類内容を厳密に遵守して組織されなければならない。

ツーリングカー委員会が必要と判断する場合には、新設サーキットあるいは次年のカレンダーに掲載されるサーキットの視察が実施できる。視察は委員会の指名するオブザーバーにより、委員会の規定する期限内に、同一サーキットにて開催される国内または国際競技の機会に実施される。

視察後、オブザーバーは当該競技に関する報告書を起草する。その報告書は次にツーリングカー委員会に提出され、開催予定サーキットにてFIA選手権競技として十分高い基準を満たせる競技であったかどうかの判断がなされる。

保 険

24. 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。
25. 競技の90日前までに、オーガナイザーはASNを通じ、保険契約によって保証されている内容の詳細を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。英語に加えて開催国の国語にて作成された保険証券が競技参加者の求めに応じて閲覧できなければならない。

26. オーガナイザーにより加入される第三者保険は、競技参加者や競技に参加するその他の一切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、それらの既得権を侵害するものであってはならない。
27. 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。

F I A派遣委員（デリゲート）

28. F I Aは各競技にアシスタントを伴うことのできる下記のデリゲートを任命する。
- － テクニカルデリゲート
 - － プレスデリゲート
 - － メディカルデリゲート
- さらに、下記の者も任命することができる。
- － セーフティカードドライバー
 - － オブザーバー
 - － 審査員アドバイザー この資格と役割については、本規則第29項2) に定義されている。
 - － 「インシデント（事件）カメラ」デリゲート
29. 1) F I Aデリゲートの責務は、競技会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。
- 2) 審査員アドバイザーとは、経験豊富なツーリングカーのレーシングドライバーで、選手権にエントリーするすべての製造者、車両銘柄、あるいは競技参加者との間になんら依存的関係を持たない者である。その役割は、モータースポーツ全般、また特にコース上におけるドライバーと競技参加者の行為に関するすべての質問について、競技審査委員会および／あるいはレースディレクターを補佐し助言を与えることにある。アドバイザーは競技審査委員会の会議に参加しなければならないが、そこでの投票権はない。
30. 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、国内車検委員に対する絶対的権限を持つ。

競技役員

31. 下記のアシスタントを伴うことのできる競技役員がF I Aによって任命され、競技の間F I A選手権について責任を負い、例外的状況においては、同じ週末に同サーキットで開催されるその他の国際シリーズの競技についても責任を負う。
- － オーガナイザーと国籍を異にする国際審査委員2名。
国際競技規則第11項3に従い、競技審査委員会はその委員長の権限内の団体として審判を行う。
 - － レースディレクター
32. 下記の競技役員がASNにより任命され、その氏名は付則2パートAと同時にF I Aに送付されなければならない。
- － ASNの国籍を有する1名の審査委員
 - － 競技長
 - － 国内車検委員長
 - － 医師団長
33. 競技長はレースディレクターと常時協議しながらその役務を行う。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) フリー走行、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) フリー走行、予選の中断すること。
 - d) スタート手順
 - e) セーフティカーの使用
 - f) レースの中断と再開
34. レースディレクター、競技長、F I Aテクニカルデリゲート、および競技審査委員会は、国際競技規則の定める通り、遅くとも競技の開始からサーキットに立ち会わなければならない。
35. レースディレクターは、車両のトラック走行が許されている間、競技長、テクニカルデリゲート、および競技審査委員会と無線で連絡が取れる状態にななければならない。これに加え、この間、競技長はレースコントロールに就き、全マーシャルと無線連絡を取れる状態にななければならない。

競技参加申請

36. a) 選手権へのエントリー申請は、F I Aより入手可能なエントリーフォーム（付則3比較参照）に、下記に定められたエントリーフィー（36 c項）を添え、2017年2月24日までにF I Aへ提出しなければならない。
- b) 競技参加者は希望するだけの台数をエントリーできる。
- c) 選手権エントリーフィーの総額は39,000ユーロである。
- d) F I Aから入手できるエントリーフォームにより、レース単位を基本に競技参加申込書を（付則3比較参照）、F I Aに対し、下記に定めるエントリーフィーを添えて、競技の14日前までに提出しなければならない。競技は車両検査をもって開始すると理解される。

申請には以下のものを含むこと。

- 1) 申請者が国際競技規則、技術規則および本競技規則を読み、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認。
- 2) 競技参加者の名称（ライセンスに表示された通り）。
- 3) それぞれのASNにより発行された、競技参加者ライセンスおよびドライバーライセンスのカラーコピー
- 4) 競技車両（含複数）の銘柄。
- 5) レース車両のF I A公認書の1ページ目のコピー（公認番号の表示のあるページ）。
- 6) ドライバーの氏名。チームの名称。
- 7) 要求のある場合、データ収集システムのサービスおよびアップデートを立証する証明書（本規則第61項a）-Aを比較参照）。
- 8) 第10項c)のもとで登録された競技参加者についてのみ；車両が国内技術規則に合致していることを立証する管轄ASN発行の証明書、あるいはASN発行の車両公認書の1ページ目のコピー（公認番号の表示のあるページ）。

レースのエントリーフィー総額は5,500ユーロである。F I Aエントリーリストは、競技開始の少なくとも48時間前までに公表される。

- e) 製造者選手権に参加する申請は、2017年2月24日までにF I Aに対して、F I Aより入手できるエントリーフォーム（付則3比較参照）に315,000ユーロのエントリーフィーを添えて提出しなければならない。

各申請には以下が含まれること：

- 1) 申請者が国際競技規則、技術規則および本競技規則を読み、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。
- 2) 製造者名およびその競技参加者ライセンスのコピー
- 3) 競技車両（含複数）のモデル（含複数）

37. F I A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、F I Aは、当該競技者を直ちに選手権から除外することができる。

パス

38. 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。

競技参加者への指示と通知

39. 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。
40. フリー走行、予選、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、公式通知掲示板に掲示される。
41. 特定の競技参加者に関する一切の決定や通知は、その決定の25分以内に当該競技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。

事件

42. “事件”とは1人以上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による行為で、レースディレクターから同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、競技審査委員会によって、レースディレクターに対し、その調査を求める指摘／言及がなされたもの）をいう。
- － 本競技規則第149項に基づきフリー走行または予選セッション、あるいは決勝レースの中断を必要とするもの；
 - － 本競技規則もしくは国際競技規則を侵害するもの；
 - － 1台以上の車両の反則スタートを引き起こしたもの；
 - － 衝突を起こしたもの；
 - － ドライバーのコースアウトを強いるもの；
 - － ドライバーによる正当な追い越し行為を妨害するもの；
 - － 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；

レースディレクターあるいは競技審査委員会が、あるドライバーが上述のいずれかに違反したことが完全

に明らかであるという意見をしない限り、2台以上の車両が関わった事件は、調査を通常受ける。

43. 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、計時モニターに告示される（サーキット施設により可能な場合）。
- c) ドライバーが衝突または事件に関わり（第42項参照）、競技審査委員会によってその旨をメインレース終了の30分後まで通知された場合、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。
44. 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も次の3種類のペナルティうち1つあるいは2つ以上を、適切な場合はそれらを同時に、および／あるいはその他適用可能なペナルティに代えて、またはそれに追加して課することができる：
- a) 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。
- b) 10秒間の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、指定されたガレージの前に最低でも10秒間停止した後、エンジンが停止しない限り直ちにレースに復帰しなければならない（第45b項比較参照）。
- c) 当該ドライバーのその次のレースにて、1つグリッド位置を下げる。
- d) しかしながら、上述のa) およびb) のペナルティの何れかが最後の3周回の間、あるいはレース終了後に課され通知されることになった場合、下記の第45a) およびb) 項は適用されず、a) の場合には30秒、b) の場合には40秒のタイムペナルティが当該車両のレース経過時間に追加される。
45. 競技審査委員会が、第44項3a) あるいはb) 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、当該ドライバーとその車両はピットレーンに進入する前にコース上のラインを一度だけ通過できる。また、第44項b) のペナルティの場合はペナルティエリアに向かい、タイムペナルティとして課せられた時間の間、そこ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、セーフティカー出勤中にペナルティを実施することはできない。
セーフティカーの後方で達成したいかなる周回も、最大1周回のカウントに追加される。
- b) タイムペナルティを受けて車両が止まっている間は、車両に作業を行うことは禁止される。
ドライバーが自身の車両をスタートさせることが出来ない場合、チームのメカニックが支援を行ってよいが、エンジンをスタートさせる目的に限られる。
- c) タイムペナルティが経過したらドライバーはレースに再び参加することができる。

抗議および控訴

46. 1) 抗議は国際競技規則に従って行われ、1,000ユーロを添付して提出すること。オープニングレースに関する抗議は、メインレース終了後に受け付けられる。
TCコミッティの決定に対し控訴することはできない。
- 2) オープニングレース終了後の控訴あるいは抗議はメインレースのスターティンググリッドに影響を及

ぼさない。

- 3) 以下に対する控訴はできない：
- a) TCコミッティの決定
 - b) 第44項a)、b)あるいはd)の下で課されたペナルティ
 - c) 第71項および72項の下で課された一切のペナルティ
 - d) 第77項に関連して競技審査委員会によりなされた一切の決定
 - e) 第119項の下で課された一切のペナルティ
 - f) 第126項に関連して競技審査委員会によりなされた一切の決定

罰 則

47. 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。
- 2) 訓戒処分を3回受け、そのうち少なくとも2回が運転違反に対するものであったドライバーは、3回目の処分を受けると、当該ドライバーの参加する次の競技の最初のレースにてグリッドを10下げるペナルティを課せられる。同じ規則が次の3回の訓戒を受けた場合に適用され、選手権の最後までそれが繰り返される。
グリッドを10下げるペナルティが物理的に適用不可となった場合、競技審査委員会の裁量でその他のペナルティが決定される場合がある。

ドライバー変更

48. 競技参加者は当該競技に書類検査の時に指名したドライバーを起用することが義務付けられる。ただし、競技審査委員会が認めた「不可抗力」の場合は除かれる。新たに正規に認められた一切のドライバーは、選手権ポイントを獲得できる。
シーズン登録を行った競技参加者は、シーズン中、ドライバーの変更は2回のみしか認められない。一切の変更は競技審査委員会の裁量により有効にされる。
最初のドライバー（第36条に従ってシーズンエントリーリストに登録されたドライバー）に戻すことは、ドライバーの変更と見なされない。

計 時

49. 各ドライバーは、選手権プロモーターにより供給された計時トランスポンダーを、競技を通して使用しなければならない。すべての競技参加者は自己の費用負担にてそのトランスポンダーを入手し、正しくそれを取り付けし機能させる責務を負う。このトランスポンダーは、当該取り付け指示書に厳密に従って取り付けされなければならない。

運 転

50. 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。

参加が認められる車両の台数

51. フリー走行参加、予選および決勝出走に認められる車両台数は、国際競技規則付則O項付記No. 2に規定される通りとする。

レース番号（ゼッケン）と車両名称

52. 各車両は、そのドライバーのレース番号（ゼッケン）を付ける。本規則付則4に別の定めがない限り、レース番号は国際競技規則の条文（第15項参照）に合致しなければならない。
53. a) 車両の名称あるいは銘柄のエンブレムが、車両の車体の当初の位置（含複数）に提示されていないなければならない。ドライバーの氏名も車体上に表示され、読み取り易いもので、本規則付則4に合致するものでなければならない。
- b) 車検に先立ち、競技参加者はオーガナイザーとプロモーターの広告を本規則付則4に従い車両に貼り付けなければならない。

書類および車両検査

54. 各競技参加者は、車両に関する様々な書類に加え、第8項により要求されているすべての書類を利用可能としなければならない。
55. 各競技で、オーガナイザーはすべてのライセンスを検査する。競技に参加を認められた競技参加者、ドライバーおよび車両のリストは、書類検査および車検終了後に競技審査委員会により公示されなければならない。
56. いかなる競技参加者、ドライバーあるいは参加車両に関わるその他の者も、責任解除の署名を求められそれに応じることはできない。
57. 各車両は、発行されているFIAテクニカルパスポートの番号によって確認される(付則J項第2.5.1条)。
58. 車両検査および競技参加者の書類検査は、第1レースの少なくとも2日前の14:30~18:30に実施される。この要件は、組織上の必要により本規則付則2により変更される場合がある。車両検査は各競技参加者に割り当てられたガレージにて実施される。競技審査委員会により特別措置が認められない限り、所定の時間に検査を受けない競技参加者は、競技への出場を認められない。
59. 車両は、車両検査を通過するまで競技への出場は認められない。
60. 車検委員は、
- a) 競技期間中、いつでもドライバーおよび車両の参加資格について検査することができる（本規則第96項を比較参照）。
各ドライバーは、前部頭部拘束装置に加えてヘルメット両側の前4分の3の位置にも番号の付いたステッカーを左右対称に表示しなければならない。この貼り付けは車検の際に行われる。
- すべての競技参加者は、遅くとも、自身の参加する最初のレースの車検にて、各車両についての以下の原本を求めがあればいつでも車検員に提出しなければならない：
- FIAテクニカルパスポート
 - FIA公認書式
 - 安全ケージのFIA公認書式
 - 触媒コンバーターの証明書
- 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) 必要と見なされる部品およびサンプル／図面およびその他一切の情報の提出を競技参加者に要求することができる。

61. a) F I Aの承認するデータ収集システム

- 1- 競技参加者は、使用する車両のF I A公認書式に定められたF I Aデータ収集システムを使用しなければならない。
- 2- このシステムは本選手権の間使用されなければならない、収集されたデータを保存する目的だけの機能を提供する。このシステムはその取り付けに関連する指示書を厳密に遵守して取り付けされなければならない、競技の間常に機能しなければならない。
- 3- このシステムの検査、サービスおよびアップデートに関連するすべての費用は、競技参加者が負担する。
- 4- データは、競技期間中いつでも検査される。
- 5- 本システムの重量は、車両の最低重量に含まれる。

b) 事故データ記録装置（ADR）

- 1- この装置はシーズンエントリーする各競技参加者によって選手権中を通じて使用されなければならない。この装置は取り付け関連の指示事項を厳密に遵守して取り付けされなければならない、競技中常に機能しなければならない。
- 2- すべての競技参加者は、この装置を選手権プロモーターより入手し、正確に取り付けし、機能させる責任を負う。
- 3- この装置およびその装備の重量は、車両の最低重量に含まれる。

c) 事件カメラ

- 1- 競技を通じて、競技参加者は、F I Aによって指定されたカメラを車両に取り付けていなければならない。
- 2- そのカメラ装置を入手し、取り付け関連の指示に厳密に従ってそれを取り付けるのは各競技参加者の責任である。
- 3- 本カメラ装置の重量は、車両の最低重量に含まれる。
- 4- カメラは、車両がガレージを離れると同時に機能しなくてはならない。F I A競技役員は、すべてのプラクティスセッションおよび決勝レース終了後、その録画を再生することができる。録画内容はF I A競技役員のみが使用することができる。
- 5- カメラ装置の搭載が、「インシデント（事件）カメラ」デリゲートによって一旦認証されたならば、競技参加者が直接カメラを操ることは厳禁とされ、それに違反があった場合は失格までの罰則が科される。

d) 車載TVカメラ映像記録システム

- 1- 車両には、車載カメラ映像記録システムか、付則J項第263条201項により定められた5kgのバラストの何れかを取り付けなければならない。このバラストは常にマーキングあるいは塗装

によって明確に識別されていなければならない。

2- 本システムの重量は、付則J項で決められている車両の最低重量に含まれない。

e) 競技参加者のカメラ

- 1- トレーニングあるいは技能習得目的で、各競技参加者により提供された車載カメラを車両に搭載することが認められる。
- 2- このカメラの搭載は選手権プロモーターによって事前に承認されていなければならない。承認された場合、以下の安全要件を満たして車検前に車両に搭載されなければならない。
 - 固定装置は2.5Gの減速度に外れることなく耐え得るものでなければならない。
 - カメラは、ドライバーの視界、出口を妨げることなく、また緊急の場合の救出に差し支えないものでなければならない。

3- 本システムの重量は、付則J項で決められている車両の最低重量に含まれない。

62. 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、あるいは事故に巻き込まれ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。
63. レースディレクター、あるいは競技長は、競技の間いつでも、事故に遭遇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。
64. 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も責任を持ち、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。
65. 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。

選手権でのタイヤ供給および競技期間中のタイヤ制限

66. タイヤの供給

FIAは選手権にドライ天候用およびウェット天候用基準タイヤを登録する。基準タイヤのリストは選手権第1戦の開始時点で発表される。

すべてのタイヤは、FIAによって指定されたタイヤ製造者により供給された状態で使用されなければならない。それらは選手権用の基準タイヤによって決定された仕様に合致していなければならない。タイヤの化学処理および/あるいは機械的処理は禁止される。ただし、走路から拾い上げる破片の除去と洗浄のための水と洗浄剤は除く（当該タイヤが使用された走行セッションの終了後のみ）。当初のタイヤトレッドおよびプロファイルを改造することまたは切除することはできない。

すべての新しいタイヤは当該競技の期間、FIAの指定したタイヤ製造者により集められなければならない。新しいタイヤとは、以前に登録および/あるいはドライバーへの配分がされたことのないタイヤをいう。第69項dに定める通りに、Q3にドライバーが参加しなかったことにより持ち越された「Q3タイヤ」も、その後の競技にとっては新しいタイヤとみなされる。

67. 競技期間中のタイヤ制限

a) ドライ天候用タイヤ：

- 1) 所与の競技参加者の中でドライバーが最初に参加する競技では、20本以下のドライ天候用タイヤを使用することができる。
- 2) ドライバーの第2回目の競技参加からは、最大16本の新しいタイヤを含む24本以下のドライ

天候用タイヤを使用できる。選手権の前回競技の間で同一レース番号に登録されたタイヤは、同じドライバーに再配分することができ、従って、これらの以前に使用されたタイヤが、FIAによって規定されている追跡システムにより識別可能である限り、許されるタイヤの数の数え入れられる。これらのタイヤは、配分のために提示される前に、当該製造者によって事前に認証を受けていなければならない。提示に適するタイヤを持たないドライバーは、それらのタイヤを使用する権利を喪失する。

- 3) 本規則第48項に従うドライバー交代の場合、上記の追跡可能性と製造者の認証に関わる条件が遵守されることを条件に、交代するドライバーは選手権の前の競技で交代前のドライバーに以前に分配されたタイヤを使用することができる。競技参加者に、交代前のドライバーの分配分より提示する適切なタイヤがない場合、交代するドライバーはそれらのタイヤを利用する権利を放棄する。
- 4) ドライ天候用タイヤの配分された数の中から、4本の新しいタイヤを「Q3タイヤ」として宣言し登録しなければならない。
- 5) 分配されたドライ天候用タイヤ数に加え、MAC3セッションに参加するため製造者によって指名されたドライバーの競技参加者により「MAC3タイヤ」として4本の追加タイヤが宣言され登録されなければならない。

b) ウェット天候用タイヤ：

- 1) 競技期間中ドライバーは、16本を超えるウェット天候用タイヤを使用することはできない。

68. タイヤのコントロール

- a) タイヤのコントロールは、FIAによって決められた手順に従って実施される。
- b) 競技で使用されることになっているすべてのタイヤのサイドウォール両側は、特有な識別マーキングがなされていなければならない。
- c) 不可抗力の場合を除き（競技審査委員会によって、そのように認められる場合）、競技で使用される予定のすべてのタイヤは、第1次車検終了前に、配分のため、FIAテクニカルデリゲートに提示されなければならない。
- d) 競技参加者は、競技の間いかなる時でも、正規に任命された車検員あるいはマーシャルが自由にタイヤのチェックができるようにしなければならない。

69. タイヤの使用

- a) 承認された識別表示のないタイヤの使用は、競技期間中すべて、厳禁とされる（スタート手順およびグリッド上を含む）。
- b) ウェット天候用タイヤは、そのプラクティスセッション（フリープラクティス、予選）、MAC3および決勝レースについてトラックがウェット状態であると競技長/レースディレクターが宣言した場合にのみ使用することができる。
- c) タイヤは空気あるいは窒素でのみ膨張させることができる。
- d) 「Q3タイヤ」として登録された4本のタイヤは、本規則の第118項cに定められる第3番目の予選セッション（Q3）の間でのみ使用されるものである。それらのタイヤは競技のその他の部分では一切使用することができない。
Q3に参加するドライバーは、第67項a) 2に従い、「Q3タイヤ」をそれに続く一切の競技の登録に提出することはできない。
Q3に参加しないドライバーは、「Q3タイヤ」を新しいタイヤとして、また当該ドライバーが参加するそれに続く競技に割り当てられる新しいタイヤの配分量の範囲内でのみ持ち越すことができる。
Q3のセッションがウェットと宣言された場合、そのドライバーに登録された一切のウェット天候用タイヤを使用することができる。「Q3タイヤ」として登録されたドライ天候用タイヤは、当該ドラ

イバーが参加する、それに続く競技に新しいタイヤとして、また割り当てられる新しいタイヤの配分量の範囲内でのみ持ち越すことができる。

- e) 「MAC3タイヤ」として登録された4本のタイヤは、本規則第124項に規定される、製造者対抗タイムトライアルに間にそれ専用として使用される。それらのタイヤは競技のそれ以外のいかなる時にも使用することはできない。
- MAC3に参加するドライバーについては、第67項a) 2に従い、「MAC3タイヤ」をそれに続く一切の競技の登録に提出することはできない。
- MAC3に参加しないドライバーについては、「MAC3タイヤ」を当該ドライバーが参加するそれに続く競技に「MAC3タイヤ」としてのみ持ち越すことができる。
- MAC3セッションがウェットと宣言された場合、そのドライバーに登録された一切のウェット天候用タイヤを使用することができる。「MAC3タイヤ」として登録されたタイヤは、当該ドライバーが参加しMAC3に指名された、それに続く競技に持ち越すことができる。

70. タイヤウォーミングブランケットの使用は認められる。

競技期間中のエンジンおよびターボ数の制限

71. シーズンの中で許されるエンジンの数：

- 1) 車両は、シーズンの中に1基を超えるエンジンを使用できない。エンジンはドライバーのゼッケンに関連させられる。ドライバーが車両を変えた場合も、その新しい車両が異なるモデル（異なるFIA公認書式番号）あるいは競技参加者でない限り、ドライバーの番号に追従する。ドライバーが1つ以上の競技に欠場した場合には、このエンジンはレース車両のFIAテクニカルパスポートの番号に関連付けられる。
- 2) 車両のタイミングトランスポンダーが一旦ピットレーンを離れたことを示したならば、エンジンは使用されたと判断される。
- 3) 各エンジンは競技参加者が最初にそれを使用する前に、FIAテクニカルデリゲートによって封印されなければならない。エンジンは、シリンダーヘッドおよびオイルサンプの分解ができないような方法で封印される。1箇所以上の封印の損傷箇所は、事前に選手権のテクニカルデリゲートあるいはFIA技術部によって立証されなければならない。違反があった場合は罰則の対象となり、競技失格を招く場合もある。
いかなる封印も損傷があれば、それはエンジンを交換したものと見なされる。
- 4) 競技参加者によるエンジンの交換は、FIAテクニカルデリゲートに書面にて要請されなければならない。
一切のエンジン交換は、競技審査委員会によって不可抗力であることが認められる場合を除き、当該ドライバーの次のレース参加のスタートを自動的にグリッド最後尾からとし、立証の責任は競技参加者にある。

72. シーズンの中で許されるターボの数：

- 1) いかなる車両もシーズンの中に6つを超えるターボを使用することはできない。ターボはドライバーのゼッケンに関連させられる。ドライバーが車両を変えた場合も、その新しい車両が異なるモデル（異なるFIA公認書式番号）あるいは競技参加者でない限り、ドライバーの番号に追従する。ドライバーが1つ以上の競技に欠場した場合には、このターボはレース車両のFIAテクニカルパスポートの番号に関連付けられる。
- 2) 車両のタイミングトランスポンダーが一旦ピットレーンを離れたことを示したならば、ターボは使用されたと判断される。

- 3) 各ターボは競技参加者が最初にそれを使用する前に、F I Aテクニカルデリゲートによって封印されなければならない。ターボは、付則J項第263条334項に定める通りの、リストラクター、コンプレッサーハウジング、およびタービンハウジングの分解ができないような方法で封印される。1箇所以上の封印の損傷箇所は、事前に選手権のテクニカルデリゲートあるいはF I A技術部によって立証されなければならない。違反があった場合は罰則の対象となり、競技失格を招く場合もある。いかなる封印も損傷があれば、それはターボを交換したものと見なされる。あらゆる封印されたターボは、競技の間いかなる時も検査できなければならない。
- 4) 競技参加者によるターボの交換は、F I Aテクニカルデリゲートに書面にて要請されなければならない。第72項1で許された数に追加してターボが使用された場合は、競技審査委員会によって不可抗力であることが認められる場合を除き、当該ドライバーのスタートは自動的にそのドライバーが参加する次のレースのグリッド最後尾からとなり、立証の責任は競技参加者にある。
73. エンジンおよび／あるいはターボ交換の規則違反に対する競技審査委員会の決定によるペナルティに対して、控訴の申し立てはできない（国際競技規則第12項2を比較参照）。

ウェイング

74. いかなる車両の重量検査も、競技中常に行うことができ、それは以下の通り：

選手権に参加するすべてのドライバーは、完全なレース装備を整えて、シーズンの最初の競技およびシーズン中盤に、車検終了時に遅れることなく重量計測される。シーズンの開幕戦より参加しないドライバーは、その初参加の競技会にて計測される。ドライバー重量はF I Aテクニカルデリゲートの管理下におかれるリストに掲載される。これらの重量は、ドライバーが立ち会わないでどのような重量が採用されようとも、公式のものとなる。

車両の最低重量は、付則J項第263条201項に従うものでなければならない。

75. a) すべての走行中、およびその後：
- 1) F I Aテクニカルデリゲートは、ピットレーンおよび／あるいは1番ピットにできるだけ近い場所に重量計測装置を設置し、このエリアが重量測定に使用される。
 - 2) F I Aテクニカルデリゲートが選出した車両が重量測定を受ける。F I Aテクニカルデリゲートは重量測定に選ばれた車両のドライバーに交通信号灯によってその旨を通知する。
 - 3) ドライバーは重量計測に選ばれたことを通知されたなら、外部の援助を受けることなく直接重量測定エリアへと進まなければならない。エンジン停止を要請される場合がある。
 - 4) そこで車両の重量検査がドライバーを伴ってあるいは伴わずに実施され、反則があれば書面にてドライバーまたは競技参加者代表者に通知される。
 - 5) 車両は、外部の援助を受けることなく、自力で測定エリアに到着しガレージへ戻ることができなければならない。それができない場合は、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、あるいはガレージへと当該車両を移動させる。
 - 6) ドライバーおよびその車両は、F I Aテクニカルデリゲートあるいはその指名を受けた者の許可なしに重量計測エリアを離れてはならない。
- b) 決勝レース終了後：
- テクニカルデリゲートは、不可抗力の場合を除き、自身の選択する順位認定を得た車両の重量を測定する。
- c) 上記a) またはb) における計量時に技術規則に規定された重量を下回った場合は、当該車両および

ドライバーはその競技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) 重量測定に選出された後、決勝レース終了後、または測定中、いかなる固体、液体、気体あるいはその他の物質など、いかなる性状に関わらず、車両に加えたり、置いたり、または車両から取り除いてはならない（車検委員が役務の権限内で行う作業の場合、および決勝レース後は技術規則第263条の規定に従う場合を除く）。
- e) 車検委員とオフィシャルの他は誰も、測定エリアに立ち入ることはできない。かかるオフィシャルの許可がない限り、いかなる種の介入もそこでは許されない。

76. これら重量測定に関わる規則に違反した場合、当該車両は以下のペナルティのうちひとつが課される場合がある。

プラクティス/予選中:

— プラクティスにて達成したすべてのタイムの取り消し

レース中:

— 当該車両の失格

調整ウェイト

77. 調整ウェイトはエントリーした各車両モデルに対して、その最低重量に加えて、以下の通りラップタイム計算に従い適用される:

A- ラップタイム計算

- 1) 予選セッションにて、各モデルのトップ2台の車両のベストラップタイムが、114秒の標準ラップタイムを基準に照らし合わされ平均される。オープニングレースおよびメインレースでの、各モデルのトップ2台の車両（ベストラップタイム）各々の2つのベストラップの平均値が平均され、114秒の標準ラップタイムを基準に照らし合わされる。予選セッション、オープニングレースおよびメインレースは、全体平均の計算のため、1.5/1.0/1.0の基準でウェイトが載せられる。所与のモデルの車両が予選あるいは決勝のいずれにおいてもラップタイムを達成しない場合、そのセッションあるいは決勝レースに載せられるウェイトは0となる。
- 2) 同一車両について考慮される基準に照らし合わせる2周回の差は0.3秒に制限される。最速の2台の車両のタイムの平均の差は、0.3秒に制限される。
- 3) いかなるセッションであっても、1つのモデルについて1台のみが参加している場合は、それが達成したタイムが計算に使用されるタイムとなる。
- 4) 計算は、3競技の全平均に基づく。ただし、各モデルの最初の2つの競技の後に初めて適用される場合は除く。例えば、競技2、3、および4の結果が競技5の調整ウェイトを決定する。
- 5) 所与のモデルについて、競技ごとの3つの（あるいは最初の2競技については2つの）平均ラップタイムが+1.0秒の枠内にない場合、この枠をはみ出す平均ラップタイムは、最良の平均ラップタイム+1.0秒の合算により置き換えられる。
- 6) 計算の結果は直近の小数点第1位に四捨五入される（+0.235は+0.2に切り下げられ、+0.350は+0.4に切り上げられ、+0.149は0.1に切り下げられる）。
- 7) いかなる理由に関わらず、実際のタイムの計測が不可能である場合、当該競技の競技審査委員会は、

計算のため想定タイムを割り当てる。

- 8) 競技終了前に、競技審査委員会は、計時委員が発表した暫定結果に基づき各モデルについて達成されたすべてのラップタイムの詳細サマリーを公表する。それは、調整ウェイトの計算の基準として利用されるものとなる。これらが一旦発表されたならば、競技参加者は、公式通知掲示板にこれらの暫定結果掲示直後の遅くとも30分以内に、ラップタイムのサマリーに関する訂正を競技審査委員会に求めることができる。ただし、当該競技の競技審査委員会により物理的に不可能であると認められる場合は除く。
本件に関わる一切の競技審査委員会の決定は、控訴の対象とはならない。

B- ウェイトの適用

- 1) 最大調整ウェイトは、80kgとする。
- 2) 50kgの最大調整ウェイトは、選手権シーズンの第1戦から前シーズンの優勝モデルに適用される。
- 3) 最速モデルより遅いモデルの場合、0.1秒差ごとに80kgを最大として最大調整ウェイトより10kgが差し引かれる。
基準となる最速モデルには、常に最大調整ウェイト、つまり80kgが加えられる。
- 4) 競技参加者がシーズンの途中で自身の車両モデルを変更する場合、その変更モデルが最初の参加時の80kgの最大調整ウェイトが適用される場合を除いて、その競技参加者は変更後のモデルに対応する調整ウェイトを受ける。

- C- モデルごとの調整ウェイト適用暫定リストが、第77項A) 7) の下で割り当てられる想定タイム算出に必要な一切の計算/正当性証明を含め、当該競技開始の遅くとも7日前にFIAにより発表される。すべての要請は、次の競技の車検終了前に、情報として競技参加者に送付され、この競技の競技審査委員会に決定を求めるために送付される。一切の新しいリストの告示は、遅くとも当該競技の開始の前日までに行われ、それが最終決定となる。

78. 調整ウェイトの追加は、付則J項第263条201項に定められているように、車両の最低重量に加えて適用される。ウェイトは同一条項の条文に従って封印および配置されなければならない。それは常に、マーキングあるいは塗装によって明確に識別されていなければならない。
このウェイトは、「不可抗力」の場合を除き、競技の間一度のみ封印され、付則J項第263条201項一バラストに従って配置されなければならない。
79. 調整ウェイトは、常に公認車両に対して付与する。

性能および技術仕様の調整

80. 車両の性能および技術仕様の調整はTCコミッティにより、および/あるいはTCコミッティの管理下でFIAウェブサイト (www.fia.com) に公示されている内部規定に決められた目的、使命および実施規定に従い実施される。

性能の調整

TCコミッティは、シーズンの最終競技以降、FIAによる次シーズンのエントリー受付開始まで、性能の調整に関わる一切の決定を行うことができる。

次シーズンに対する一切の推奨事項は、事前にツーリングカー委員会の承認を得るため提起される。

車両

81. F I Aスーパー2000車両技術規則が、本規則に別の定めがない限り、選手権に適用される。
82. 各競技にて1名のドライバーにつき1台の車両のみをエントリーすることができる。Tカー/スペアカーは禁止される。

一般車両要件

83. 以下を除き、走行中の車両と車両のエントラントに關与する者またはドライバーとの間で、いかなる信号の交信も行ってはならない：
- a) ピットサインボード上の読み取り可能なメッセージ。
 - b) ドライバーのジェスチャーによる合図。
 - c) ピットから車両へのラップトリガーシグナル。
ラップマーカー送信機は電池式でなければならず、一旦始動したら、その後は独立した機能を持たなければならない（電気配線、光ファイバー、無線、無線LANなどで他のピット機器と接続されてはならない）。また同送信機は、ピットレーン側にしっかりと固定され、外部の情報を受信できないようになっていなければならない。こうしたラップトリガーは、ラップマーク以外のデータをピットから車両に送信するために使用してはならない。ラップマークは繰り返し送信しなければならず、明らかに一定でなければならない；
 - d) ドライバーとチームとの間の無線による会話。
 - e) 5.4から5.8GHz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。

一般安全規定

84. 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を一切使用してはならない。ドライバーとメカニックは常にコースマーシャルの指示に従わなくてはならない。
85. 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とする。車両はマーシャルによって危険な位置から置いて移動させることのみが認められる。
86. 走路に車両が停止した場合、その他の競技参加者に危険を及ぼしたり、邪魔となることのないよう、できる限り早急に車両を取り除くことはマーシャルの責務である。いかなる場合であっても、ドライバーは正当な理由なく走路に車両を停止させてはならない。フリー走行、予選、あるいはレースに合流するドライバーを支援するための機械的支援策は一切使用できない（第137項の場合を除く）。
87. コースを離れたり、ピットやパドックエリアに進もうとするドライバーは、危険を冒すことなくそれを実行できるという確信のもと、十分な時間的余裕をもって、その意志を合図で知らせなければならない。
88. フリー走行、予選、MAC3、および決勝レース中、ドライバーは定められたトラック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。

89. 車両をコース上に放置するドライバーは、ギアをニュートラルに入れるか、またはクラッチを切り、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。
90. 車両の修理は、パドック、ピットの中あるいはグリッド上においてのみ行うことができる。
91. オーガナイザーは容量が5 kgの消火器を最低2個、各競技参加者に対して提供し、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。
92. 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。
93. ピットレーンにおいては、いかなる時にも、車両が自己の動力で後進することは許されない。
94. 各走行セッションの15分前から5分後に至るまでの時間、および決勝レース直前のフォーメーションラップ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、いかなる者もトラックへ立ち入ってはならない。
- 業務を遂行中のマーシャルおよびその他職務遂行上許可を受けた者。
 - 運転中あるいはマーシャル指示下のドライバー。
 - スタート手順の場合、競技参加者。
 - 第148項に従い、レース中断の間にグリッド上で作業する競技参加者。
95. 決勝レース中、第132項および第45項b)の条件の下で、外部始動装置の使用を認められているピットレーンを除き、エンジンの始動を行えるのはスターターのみである。
96. 競技に出場するドライバーは、常に国際競技規則L項に定められている装備を着用していなければならない。
97. 負傷したドライバーの気道へのアクセスがとれるようにするために、必要が生じた場合各参加者は、シーズン中最低1回以下の試験を実施できる：
ドライバーは、フルフェースヘルメットと前部頭部拘束装置を正しく装着し安全ハーネスを留めた状態で車両内に着座する。
2名の救援者の助けを得て、F I Aメディカルデリゲート、あるいはその要請によって競技会の医師団長は、ドライバーの頭部が常に中立状態に保たれたまま、ヘルメットを取り外すことができなければならない。
これが不可能な場合は、ドライバーはオープンフェースのヘルメットを装着することが求められる。
98. ピットレーンにおいて、競技期間中は60 km/hの制限が適用される。決勝レース中を除き、この制限速度を超えたドライバーに対しては、制限を超える各km/h毎に罰金が課せられる（これは同一選手権シーズン内において2度目の違反を犯した場合には増額される場合がある）。決勝レース中にこの制限速度を超えたドライバーに対しては競技審査委員会から第44項a)またはb)に定められる罰則の何れかが課せられる場合がある。
99. フリー走行、予選、MAC3、または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トラックを離れるか、ピットに戻らなければならない。
100. ウェットの宣言がなされたコースを走行する場合はつねに前照灯、リアライト、およびリアレインライトを点灯していなければならない。ライトが機能していないドライバーをそれが理由で停止を求めるかどうかは、レースディレクターの裁量に任される。それによって停車した車両は、不具合が修正されれば競技に

復帰することができる。

101. 参加車両につき6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、フリー走行、予選中および決勝レーススタート後、シグナリングエリアへの立ち入りを許される。16歳未満の者のピットレーン、およびピットウォール、またはスターティンググリッドへの立ち入りを禁じる。
102. 警備あるいは支援を目的としてFIAが特に許可した場合を除き、ピットエリア、ピットレーン、トラック、および観客エリアへの動物の持ち込みを禁じる。
103. レースディレクター、競技長、あるいはFIAメディカルデリゲートは、競技会の医師団長の合意をもって、競技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。
104. 国際競技規則の一般安全要件または本競技規則の違反は、当該車両およびドライバーの競技失格を招く場合がある。

ピットレーン

105. 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。
 - a) 疑義を避け解説をする目的で、ピットレーンを2本に分けてそれぞれ次の通りに定義する。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“インナーレーン”とする。車両の作業は、インナーレーンにおいてのみ行うことができる。
 - b) スタート手順の間どの時点であっても車両がグリッドから押し出されることを除いて、競技参加者指定のガレージエリアよりピットレーンの終了地点へ自走してのみ移動することができる。
 - c) ピットレーンからレースをスタートしようとする一切のドライバーは、10分前のシグナルが出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はできず、ファストレーンのコントロールライン内に縦一列に停止しなければならない。

ピットレーンを離れる許可が出たら、ピットレーン終了地点に到着した順に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はその限りではない。
 - d) 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はならない。
 - e) ファストレーンにはいかなる器材も残してはならない。車両は、ドライバーが通常のポジションでステアリングホイールの後方に着座した状態で、かつ自力走行でのみファストレーンに入る、あるいは留まることができる。
 - f) 競技参加者関係者がピットレーンに入ることが許されるのは、ピット作業を必要とする直前のみであり、ピット作業が終了し、退去しなければならない。支持アームは（インナーレーンとガレージを分ける線より計測して）長さ4メートルを超えてはならず、すべての懸架機材およびホースが地上から2m未満とならないよう配置されなければならない。
 - g) ピットストップ後、車両がピットを離れるのが安全とされた場合にのみピットから車両を出すのは、競技参加者の責務である。ファストレーンの車両がインナーレーンを離れる車両に優先する。
 - h) 車両はすべてのフリー走行セッション、予選セッションにて、斜めに編成されて停車しなければならない（車両後部をピット入口に約45度の角度で前をピットレーン出口に向けて）。これは1本以上のホイールを交換する場合でも同様である。この位置にてのみ、ピットレーン作業エリアに停車している車両に作業を行うことができる。

予選の間、すべての競技車両はコース上にいない間はピットレーンに留まらなければならない。予選セッションが終了し車両が一切の予選後車検を終了しパークフェルメから解放されるまで、競技車両はガレージあるいはパドックエリアに居ることは、F I Aテクニカルデリゲートの明らかな許可がない限り、いかなる時にも認められない。

- i) すべてのフリー走行、予選、MAC3、および決勝レースの間、ガレージ入口(ピットレーン側)はガレージ内で何が行われているのかが明瞭に見えるのを妨げる覆いなどが一切無い状態でなければならない。競技の間、車両はガレージにある時常に前面をピットレーンへ向けて停止していなければならない。
- j) すべてのフリー走行、予選、および決勝レースでは、車両はピット出口解放後にのみファストレーンを走行することが認められる(ケースc、およびQ3とMAC3、および/あるいはレース中断の場合を除く)。
- k) 同一週末に開催されるサポート競技関連の活動の間、車両は、レースディレクターの合意を得た上でのみピットレーンに移動させることができる。

燃料、給油およびピット作業

106. 入札により、ひとつの燃料供給業者がF I Aの指名を受ける。その供給業者の提供する、F I A承認の比較分析管理装置が唯一認証された装置である。付則J項第252条9項が、競技後のすべての管理に適用される。

107. 競技参加者は、燃料のサンプルを取り出すために使用できるカットオフ装置のついた燃料パイプを利用可能としなければならない。
このパイプは車両の外側の地面に届くよう十分な長さがなければならない。

車両には常にサンプル取り出しのために2kgの燃料が搭載されていなければならない。その2kgの燃料は、サンプル抽出自動閉鎖コネクタを通じてタンクから抽出されなければならない(付則J項第263条400項)。

燃料の冷却は、どのような方法であっても禁止される。

108. 車両に作業が行われている間を除き、すべての人はピット内に留まっていなければならない。メカニックの数に制限はない。

109. フリー走行、予選、MAC3、および決勝レースの間、給油および/あるいは燃料を取り除くことは禁止される。

110. 喫煙はピットウォールからガレージの裏手まで禁止される(電子たばこも含む)。

111. 給油あるいは燃料取り扱い作業の間は：

- a) 当該要員はF I A基準8856-2000に従う難燃性の着衣を身に付けていなければならない(オーバーオール、グローブ、バラクラバ)
- b) F I A基準8856-2000に従う難燃性の着衣(オーバーオール、グローブ、バラクラバ)を身に付けたアシスタントが、適切な内容量の適した消火器を備えて立ち会っていないなければならない
- c) 車両はホイールを装着し、または地上の「スケート」上にななければならない。
- d) 車両には、外側の介入であっても一切のなんらの作業も禁止される。
- e) 給油中ドライバーは車両内に留まっていなければならない。

112. ピット作業および給油に関する国際競技規則または本競技規則の条項に違反した車両およびドライバー（含複数）は、競技失格となる場合がある。

フリー走行、および予選

113. 本競技規則で別に規定される場合を除き、すべての走行セッション、MAC3におけるピットレーンおよびトラック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。
114. 予選セッションに参加しなかったドライバーは、決勝レースでスタートすることはできない。ただし、競技審査委員会により「不可抗力」であると正規に認められる場合は除く。
115. a) フリー走行、予選中は、ピットレーン出口でグリーン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。
- b) 各走行セッション終了時点で、すべてのドライバーはコントロールラインを1度のみ通過することができる。
116. タイムスケジュールおよび走行セッションのプログラムは、各々発表される。
登録の提出と共に、選手権の全参加者は以下のテストに関する制約事項を遵守することに合意する：
F I Aが開催の通知を受けることにより、当該シーズンの第1戦の前に、選手権のプロモーターによる公式テストセッションが1回以上行われる。
第1戦から最終戦まで完全に、スーパー2000の技術規則に完全にまたは一部でも合致する車両（TC1）による選手権競技会開催サーキットでの競技会前プライベートテストは禁止される。
追加のテストセッション（含複数）がF I Aの許可を受けて開催される場合がある。
これらのテストセッションはプロモーターが開催でき、費用は競技参加者が負担する。
117. 45分間のフリー走行セッション2回が行われる。追加の30分間のプライベートテストをF I Aの合意をもって、予定することができる。
118. 3部で構成される予選セッション1回が次の通りに行われる。
- A. 予選1（Q1）
すべての車両は最初のQ1の20分間（ストリートサーキットでは30分間）に参加する。このセッションの終了時点で、すべての車両はピットレーンへ戻る。
Q1完了後、Q2に参加できない車両は「パークフェルメ」規定の下におかれる。これらの車両に実施されていた一切の作業は、チェッカーフラッグ提示時点で止めなければならない、当該車両はセッションの残りの時間、停止してなければならない。
Q2に参加を認められた車両のみが、Q1のチェッカーフラッグ提示後に作業できる。
Q2に出走できないドライバーを決定するため、2名以上のドライバーがQ1で同一タイムを達成していた場合、それを最初に達成した方が優先される。
Q1とQ2のインターバルは少なくとも5分あける。
- B. 予選2（Q2）
Q1の暫定順位で上位12台の車両がQ2の10分間（ストリートサーキットでは15分間）に参加する。このセッションの終了時点で、すべての車両はピットレーンへ戻る。
選手権でポイントを獲得する資格のある車両のみがQ2に参加できる。第10項c)の下で受け入れられた車両は、Q2には参加しない。
Q2完了後、Q3に参加できない車両は「パークフェルメ」規定の下におかれる。これらの車両に実施されていた一切の作業は、チェッカーフラッグ提示時点で止めなければならない、当該車両はセッションの残りの時間、停止してなければならない。

Q3に参加を認められた車両のみが、Q2のチェッカーフラッグ提示後に作業できる。

Q3に出走できないドライバーを決定するため、2名以上のドライバーがQ2で同一タイムを達成していた場合、それを最初に達成した方が優先される。

Q2とQ3のインターバルは少なくとも5分あける。

C. 予選3 (Q3)

Q2の暫定順位で上位5台の車両がQ3に進むことができる。Q3では、各参加資格のあるドライバーが1周回のみを計測ラップを完了することができる。各参加資格のあるドライバーは1回のウォームアップ（アウトラップ）、1回の計測ラップ、および1回の減速ラップ（インラップ）を完了する。ピットレーンからの走行の順序はQ2の暫定結果に基づき最も遅いドライバーが最初にスタートする。Q3走行に関するすべての情報は（ピットレーンの開閉など）計時モニターにも表示できる。

- ・ 緑のピット出口ライトが点灯すると、Q3の開始の合図となる。
- ・ 20秒の間に、Q2で5位であった車両はピットレーンを離れ、アウトラップを開始する。赤色のピットライトが20秒後に点灯する。
- ・ 車両がピットレーン外側のラインを最初に通過して30秒後、緑のピット出口ライトがさらに20秒点灯する。Q2で4位であったドライバーはここでピットレーンを離れることができ、アウトラップを開始する。この手順がすべての5名の資格あるドライバーがピットレーンを離れるまで繰り返される。
- ・ ドライバーがピットレーンを時間内に離れることは自己の責任である。
- ・ 所与の時間内にピットレーンを離れなかった一切のドライバーは、Q3に参加できない。その場合、ピットの灯火（緑の点灯になった後）は100秒の間赤色となり、また次のドライバーのスタートのために緑に戻る。
- ・ ドライバーのアウトラップおよびインラップの時間は、Q1あるいはQ2の間で当該ドライバーが達成した最速ラップタイムの140%より遅くなることは出来ない。アウトラップはピットアウトラップから、またインラップはピットインラップから計測されると理解される。
- ・ 計測ラップは走路上にて完了されなければならない。
- ・ Q3の完了後（減速周回の後）トラック上にある車両は、レースオフィシャルに別の指示を受けない限り、ピットレーンに直行する。すべての車両はパークフェルメ規定の下におかれる。
Q3終了後ピットレーンにある車両は、**MAC3**セッションの終了までそこに留め置かれる。

MAC3終了後ピットレーンにある車両は、チームによってパークフェルメに押し移動されなければならない。

ドライバーおよび競技参加者はレースオフィシャルの指示に従わなければならない。

Q1のスタートからQ3終了まで、以下の原則が適用される：

- － 車両から燃料の追加あるいは抜き取りは一切できない。
- － すべての車両は、コース上にいない時は、作業レーンに角度をつけて停止しなければならない。
- － Q3を除き、セッションのスタートあるいは再開の時にピット出口が開放されている時のみ、車両はファストレーン上にいることが認められる。

予選の前の部分のチェッカーフラッグが出された後で、Q2あるいはQ3を、30分を超えて延期する必要がある場合、次の予選部分に参加資格のない車両も含めすべての車両は、それぞれのガレージに導かれ、パークフェルメ規定の下に置かれなければならない。

Q2（Q3それぞれ）に参加できる車両は、それぞれのセッションのスタートの遅くとも30分前に解放される。

119. コースをクリアすることや車両の撤去が必要と判断した場合には、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。フリー走行の場合に限り、レースディレクターは、こういった中断があった後、走行時間の延長を拒否することができる。

さらに、その中断が故意に引き起こされたものと競技審査委員会が判断した場合には、原因となったドライバーのそのセッションのタイムは抹消され（その他の課すことができるペナルティの置き換えとして、あるいは追加として）、さらに他の走行セッションへの参加も認められない場合がある。

フリー走行、予選中に運転違反があった場合は、競技審査委員会は（その他の課すことができるペナルティの置き換えとして、あるいは追加として）、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。

走路制限の不遵守に関する違反の場合（国際競技規則付則L項、第IV章第2条）、競技審査委員会は、（その他一切の適用可能な罰則に加えて、あるいはその代わりとして）その違反の結果として速くなったラップタイムを取り消すことができる。

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、かかる事件について、通常当該プラクティスセッション終了後に調査が実施され、その結果、課されたペナルティについては控訴できない。

適切とされる場合には、第46項も考慮される。

120. いかなるプラクティスセッションにおいてもサーキット上に放置されたすべての車両は、できる限り早くピットに戻され、次のセッションに参加できる。
121. 予選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。
122. 予選中走行されたすべての周回が計時される。赤旗が掲示された周回を除き、車両がコントロールラインを通過するたびに、1ラップを完了したと見なされる。

予選の中断

123. 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、予選を中断する必要がある場合、赤旗と中断ライトがコントロールライン上に表示される。同時に赤旗がすべてのマーシャルポストで表示される。

中断の合図が出された場合は、すべての車両は直ちに減速してそれぞれのピットにゆっくり戻ること。ファストレーンに停車することは禁止される。またコース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。

製造者対抗タイムトライアル

124. 予選走行の後、その結果とは無関係に、選手権に製造者として正式に登録した各製造者は、同一銘柄（brand）の3台の車両でMAC3セッションに参加する資格を有する。指名されたドライバーと選出された車両のリストが、車両検査終了までに審査委員会に連絡されなければならない。審査委員会はMAC3に参加を認められた製造者、ドライバーおよび車両のリストを発行する。

MAC3の間、ピットと走路の規律および安全対策はレースでの取り決めと同様とする。

Q3に参加した最後の車両がピットレーン内の自己のピット位置に到着した時、レースディレクターは、MAC3に参加する車両の給油時間開始を告知する。3分後、給油終了が告知され、チームはタイヤ交換を認められる。それ以外の一切の作業は認められない。

車両は以下の場合を除き、パークフェルメ状態に置かれる：

- a. 本規則第124条の下で許可されている作業を実施
- b. チーム員はドライバーが車両に乗り込むのを手伝うことが認められる
- c. タイヤウォーマーの使用が認められる
- d. 車両は給油時間の終了後、ジャッキ上（ホイール上ではなく）に留めておくことができる

e. エンジンは給油時間終了後に始動させることができる

すべてのチームは第 111 項に定められる給油規定を遵守しなければならない。

参加資格のある各ドライバーは2週の計時周回を完走することが認められる。**MAC3** はウォームアップ1周（アウトラップ：ピットアウトした周）と、2週の計時周回および1周のスローダウンラップ（インラップ：ピットインする周）で構成される。

ドライバーがアウトラップおよびインラップを完了するのにかかる時間は、その銘柄が予選で達成した最速時間の2倍より遅くてはならない。

3台の車両は1周のフォーメーションラップ（アウトラップ）を完走することとし、レースディレクターの指示通りに、それぞれのスタート位置に並んで着き、3台の車両すべてが同一線上に並ばなければならない。

すべての車両が位置に着いたならば、スターターは15秒合図を提示し、次に赤色灯を点ける。各製造者の**MAC3**は赤色灯が消えることでスタートする。

スタートライン審判、審判員、スターターのレースディレクターにより反則スタートが報告された場合、それに対して30秒のタイムペナルティが課される。

MAC3の手順は次の通り：

セッションは前戦終了時点での選手権製造者部門認定順位順、それができない場合は直近の有効な認定順の逆順でスタートする。最初の競技会では、その順番は前年の順位によって確立される。

給油時間終了から4分後、緑色のピット出口の灯火が点けられる。これは**MAC3**がスタートする合図である。45秒の間に、認定順位の最も下位の製造者の車両がピットレーンを離れ、フォーメーションラップを開始する。ピット出口の赤色灯が45秒後に点けられる。

3台の車両がピットレーンを出た後、その最後尾車両が、2回目にフィニッシュライン通過をして30秒経過後、次の45秒の間、緑色のピット出口の灯火が点けられる。次の製造者の車両はそこでピットレーンを離れ、アウトラップを開始する。

参加資格のある製造者の車両すべてがピットレーンを離れることができる機会を与えられるまで、同様の手順が繰り返される。

時間内にピットレーンを離れる責任はドライバー自身にある。

ピットレーンを所与の時間に離れることのできなかつた製造者の車両は、**MAC3**に参加することは認められない。

その場合、ピット灯火は（緑色が点灯された後）100秒間赤色となる。

MAC3には2週の計時周回が含まれている。計時は、3番目の車両が第2周回目の終了時にラインを通過した時点で終了される。残りの1台または2台の車両が、1台目の車両がフィニッシュした後最大15秒以内に**MAC3**を完走し終える位置にいない場合、**MAC3**は当該製造者について取り消され、その製造者は一切ポイントを得ることはできない。

MAC3終了後、車両はピットレーンに止まることなく直接パークフェルメに戻る。

順位は**MAC3**の間に達成されたタイムに従って確立される。

万一製造者が**MAC3**に参加しない場合には、当該製造者には一切ポイントが与えられない。

以下のポイントが与えられる：

1位 12ポイント

- 2位 8ポイント
 3位 4ポイント
4位とそれ以下 0ポイント

2社以上の製造者が **MAC3** の間に同一タイムとなった場合、同点が与えられる。つまり、2社の製造者が等しく3位に認定された場合、それぞれ6ポイントが与えられ、4位の4ポイントは与えられない。

これらのポイントは製造者選手権に考慮されるポイントにのみ加算される。

グリッド

125. 公式予選終了後、各ドライバーによって達成された最速タイムが公式に発表される。
126. Q1の自己の最速タイムが、Q1の最速タイムの107%を超える一切のドライバーは、決勝レースに参加することが認められない場合がある。ただし、例外的な状況では、事前に行われたフリー走行で達成しているラップタイムを考慮し、競技審査委員会はその車両がスタートをすることを認めることができる。この方法で1名を超えるドライバーがスタートを認められた場合、競技審査委員会はそれらドライバーのスタート順を決定する。

何れの場合も、競技参加者は競技審査委員会の決定に対し控訴することはできない。

127. オープニングレースのグリッドは、以下の方法により予選セッションの3つの部分で配列される。
- 1番目から10番目の位置は、最終総合予選結果の最初の10台の車両が逆順に配置される。
 - 11番目と12番目の位置は、逆順とならないQ2からの車両で占められる。それ以外の車両はそれらの車両の後方に配置され、13番目からQ1での最後尾車両が配置されるまで整列される。
128. Q1とQ2中に2名以上のドライバーが同一タイムを出した場合、それを最初に達成したドライバーが優先される。第127項に従って、一旦グリッドが確立されたならば、グリッドポジションペナルティ（適用されるものがあれば）が、規則違反を犯したドライバーに対し、その違反を犯した順に適用される。2名以上のドライバーがQ3で同一タイムを出した場合、Q2で達成したベストタイムによって位置が決定される。
129. オープニングレースの最終スターティンググリッドとメインレースの暫定グリッドが決勝レース日のオープニングレースのフォーメーションラップ開始60分前に発表される。メインレースの最終スターティンググリッドは、オープニングレース後できる限り早く発表される。メインレースの上位12台のスターティンググリッドは、Q3とQ2の最終結果に応じて決定され、その他の車両はQ1の最終結果によって決定される。オープニングレース後に競技審査委員会により決定された調査を要するすべての事項は、メインレースのスターティンググリッドに直接的な影響を及ぼすことはできない。

メインレースのグリッド

- 最初の5グリッドはQ3に参加した車両によって（Q3のタイムに従い）占められる。最速タイムを記録した車両がグリッドの前年に開催されたポールポジションから、あるいは新設サーキットの場合はFIAが指定する位置から決勝レースをスタートする。
- Q3に参加資格があるがQ3の計測ラップを完了していない一切の車両は、第5番目の位置に置かれる。2台以上の車両がQ3の計測ラップを完了していない場合、Q2の相対的位置関係に従って、同様の原則に従い配置される。
- 6から12番目までの位置は、Q2で敗退した車両が（それらのQ2タイムに従って）占める。

- d) Q 2に参加する資格があり、Q 2で計測周回を完了しなかった車両は、第1 2番目のポジションに置かれる。2台以上の車両がQ 2の計測周回を完了できなかった場合、Q 1での相対的位置関係に従い、同じ原則に従って配置される。
- e) それ以降の位置は、Q 1にて敗退した車両が占める。
- f) 最終グリッド発表後、メインレースのグリッドの空き位置は埋められない。
- g) 2つのレースの間、パークフェルメ規定適用を無効としたい競技参加者は、競技審査委員会にテクニカルデリゲートを経由し、その目的のために書面による要請書を提出しなければならない。このような要請は、オープニングレースのチェッカーフラッグ提示後、遅くとも10分以内に提出されなければならない。
- h) オープニングレース後のパークフェルメ規定適用無効のため、予選セッションにて獲得した順位に従い整列する権利を喪失した車両はすべて、メインレースのスターティンググリッド最後尾にQ 1の予選順位に従い整列する。
- i) 車両（含複数）がスタート出来ない（あるいはスタートする準備が出来ないと考える十分な理由がある）競技参加者はすべて、いかなる理由に関わらず、レースディレクターあるいはテクニカルデリゲートにその旨を出来るだけ早く、いかなる場合にも少なくともレースのスタートの45分前までには、伝えなければならない。

130. グリッドの列は最低でも8メートル離れていること。

ブリーフィング

131. レースディレクターによるブリーフィングは、できれば第1フリー走行前日に行なわれる。競技に参加するすべてのドライバー、およびその競技参加者の指名する代理人は、ブリーフィング開始から終了まで出席していなければならない。これに違反した場合はレース失格の罰則が課せられる場合がある。レースディレクターがさらにブリーフィングが必要であると判断した場合には、競技審査委員会が了承した時間および場所にて行われる。ドライバーおよび競技参加者の代表者はそれについて通知を受ける。

スタート手順

132. オープニングレースのフォーメーションラップ開始20分前に、またメインレースフォーメーションラップ開始25分前に、ピット出口が解放され、車両はレコニザンスラップのためにピットを離れることができる。このラップ終了時に、車両はスタート順にグリッドに停止しエンジンを止める。
レコニザンスラップを2周以上行うことを希望する車両は、各ラップとラップの間にピットレーンを十分減速しながら通過しなければならない。
レコニザンスラップを完了せず、自力でグリッドに到達しない、あるいはピットレーンに行けない一切の車両は、グリッドから決勝レースをスタートすることが認められない。
決勝レースの後、車両はピットレーンに戻される。
133. オープニングレースのフォーメーションラップスタート時刻の12分前、およびメインレースのフォーメーションラップスタート時刻の17分前に、警告音によりピット出口閉鎖2分前が合図される。
オープニングレースのフォーメーションラップスタート時刻の10分前、およびメインレースのフォーメーションラップスタート時刻の15分前に2度目の警告音とともにピット出口が閉鎖される。この時点でピットに残っている車両はピットからスタートすることができるが、マーシャルの指示にしたがうこと。それらの車両はドライバーが着座している場合のみピット出口まで移動することができる。

ピット出口がコントロールラインの直後にある場合、すべてのそのような車両は、スタート後にすべての車両がピット出口を最初に通過した時点で決勝レースに参加することができる。
ピット出口がコントロールラインの直前にある場合には、当該車両はレーススタート後、すべての車両がコントロールラインを通過した時点で直ちにレースに参加する。

134. 外部バッテリーの使用は、競技参加者のガレージ前の「インナーピットレーン」上の作業エリア内、スターティンググリッド上、ピットレーン終了地点の待機エリアからスタートする場合はそのエリアで認められる。
135. スタート手順の進行は、フォーメーションラップのスタート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表示される。
10分前シグナルが提示されたら、ドライバー、オフィシャル、競技参加者の技術スタッフを除き、全員がグリッドから退去しなければならない。
ホイール交換をスターティンググリッド上で行うことが許されるのは、5分前シグナルが提示される前のみである。
5分前シグナルが提示されたら、すべての車両はホイールを装着しなければならない。このシグナル以降のホイールの取り外しはピットにおいてのみ許される。

5分前シグナル表示時点ですべてのホイールを完全に装着していない車両の一切のドライバーには、第44項a)に規定されるドライブスルーペナルティが課せられる。

タイヤウォーマーは3分前シグナル表示まで使用できる。3分前シグナルが出されたときには、車両はホイール上に静止していなければならない。

3分前シグナル表示時点で車両をホイール上に静止させていない車両のドライバーには、第44項a)に規定されるドライブスルーペナルティが課せられる。

1分前シグナルが提示されたら、エンジンを始動し、競技参加者の技術スタッフは15秒前シグナル表示までにすべての機材を携えて全てグリッドから退去する。

グリッド上での給油は禁止される。

136. 15秒前シグナル： このシグナル表示の15秒後にグリッド前方に緑旗／グリーンライトが提示され、スタート順を保ったまま、フォーメーションラップが開始する。競技車両の後尾にはレースクロージングカーがつく。このラップ走行中は、スタート練習をすることが禁止され、フォーメーションは可能な限り整然と保たなければならない。

フォーメーションラップ中の追い越しは、グリッドを離れる際に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。

グリッドを離れる際に遅れてしまったドライバーは、残りの車両がコントロールラインを通過した後も動かなかった場合、他の走行している車両を追い越してはならない。かかる車両はグリッドの最後尾からレースをスタートしなければならない。2名以上のドライバーが関与した場合には、フォーメーションラップを完走するためにポジションを離れた順に、グリッドの最後尾に整列するものとする。

コントロールラインがポールポジションの前でない場合は、この条項の目的のためにのみ、ポールポジションの1メートル前方に白線があるものとする。

137. 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、そのドライバーはマーシャルにそれを知らせなければならない。

援助を受けてもフォーメーションラップをスタートすることが出来ない場合、車両はピットレーンに最短距離を経由して押し戻され、メカニックが再度車両に作業を行うことができる。

グリッドから押し出されたドライバーは、ピットレーンに入るまで車両のスタートを試みることはできない。

この場合、黄旗を持ったマーシャルが関与するすべての車両の脇に立ち、後続のドライバーに警告を与える。

グリッドを離れる際すべてのドライバーは、走路脇に立つ競技参加者がすべていなくなるまで十分に減速して進まなければならない。マーシャルはグリッドを離れることのできた車両がすべて出発した後、直ちに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。

138. 車両がそれぞれのグリッド位置に戻ってきたら、グリッド最後列にてグリーンフラッグが提示される。スターターは5秒前シグナルを表示し、レッドライトが点灯される。通常このレッドライトの点灯から消灯までの経過時間は0.2～3秒の間である。レースはレッドライトの消灯によりスタートする。
139. フォーメーションラップを終えスターティンググリッドに帰着後、問題が生じた場合は以下の手順を適用すること。

a) 正常にスタートすることができない可能性のある問題が生じた車両：

- ・ ドライバーは、直ちにマーシャルに知らせなければならない。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た後、2秒間グリーンライトが点灯され、「EXTRA FORMATION LAP」（追加のフォーメーションラップ）」と表示されたボードが提示され、問題が発生した車両がピットレーンに移動されている間、追加となったフォーメーションラップを走行できる車両はそれを完走しなければならない。
グリッドから押し出されたドライバーは車両のスタートを試みることはできない。
- ・ 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。

この状況が発生するたびに、レースは1ラップずつ短縮される。

b) その他の問題が発生し、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、以下の手順がとられる：

- 1) レースがスタートしていない場合は、中断ライトが点灯し、「DELAYED START」（スタート遅延）」と表示されたボードが提示される。エンジンをすべて停止するものとする。新たなフォーメーションラップが5分後に開始され、レース周回距離を1ラップ削減するものとする。その次に出されるのは3分前シグナルである。

この状況が発生するたびに、レースは1ラップずつ短縮される。

- 2) 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。
- 3) 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。
- 4) 押されている間、ドライバーが車両をスタートさせることができなければ、当該ドライバーのメカニックはピットレーンから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、当該ドライバーはレースに復帰することができる。

140. ピットレーンからスタートするすべての車両は、ピットレーン出口でマーシャルにより停止されなければならない。これらの車両はマーシャルによって解放されると直ちにスタートするものと見なされる。ピットレーン出口で表示されるライトは厳密に遵守されなければならない。ピットレーンからスタートする車両は、最初にスタート/フィニッシュラインを通過すると同時に第1周回を完了する。
- ピット出口がコントロールラインの手前にある場合には、ピットレーンからスタートする車両は、スタート/フィニッシュラインを2回目に通過した時点で最初の周回を完了する。
141. レースのスタートの間、しかるべきFIAの許可を受けていない限り、ピットウォールは、車両1台につき1名、許可を受けたオフィシャル及び消火マーシャル以外は一切立ち入り禁止とする。立ち入りを許される者に対しては全て、適切なパスが発行され、それを着用していること。
142. 反則スタートがスタートライン審判、審判員、レースディレクターあるいはスターターにより報告された場合、ペナルティが課せられる。
143. 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決勝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タイヤ交換の機会を与えるべきであると判断された場合は、コントロールライン上で中断ライトが表示され、スタート手順は15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、たとえウェット天候用のタイヤを用いたとしても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、中断ライトがコントロール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、少なくとも10分前の警告が知らされる。
 - c) 決勝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148項が適用される。
144. 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失格となる場合がある。

レース

145. 雨天の場合も、サーキットが閉鎖されたり、続行が危険である場合以外は、レースは中断されない。
146. 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。コース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、あるいは青色の点滅灯でドライバーに警告を与える。

ジョーカーラップ

147. ジョーカーラップは、フリー走行およびレース中のみ利用できる。

各レースでは、周回の1つがジョーカーラップでなければならない。レーススタート後、セーフティカー再スタート後、レース再開後の最初の2周回中でジョーカーラップを実施することは許されない。

セーフティカー出動中にジョーカーラップを使用することは禁じられる。セーフティカーの出動時に既にジョーカーラップを行っている場合は、そのドライバーのジョーカーラップとしてカウントされる。

ジョーカーラップを実施しないドライバー、あるいは1回を超えて実施したドライバーには、競技審査委員会の裁量でドライブスルーまたはタイムペナルティが課される。

セーフティカー

148. 付則H項2.9条参照。段落2.9.16は本選手権に適用されず、以下の条文に置き換えられる：各レースにて、最初の2周のセーフティカーによる周回はレース距離に算入されない。

レースの中断

149. 事故によってサーキットが閉鎖されたり、天候またはその他の理由で競技の継続が危険となったため、決勝レースを中断する必要がある場合、競技長は赤旗をすべてのマーシャルポストで、また中断ライトをコントロールライン上において提示することを命ずる。

中断のシグナルが出されたら、追い越しは禁止され、ピット出口は閉鎖され、そして全車は赤旗ラインまでゆっくりと進み、そこでスタグガードフォーメーションで停止しなければならない。先頭車両がそのコントロールラインの前に居ない場合、先頭車両と赤旗ラインの間にいるすべての車両は、レースの再開前にもう1周をするよう合図される。

コースが閉鎖されたことによりグリッドに戻るができなくなった車両は、コースが使用可能な状態になり次第グリッドに戻され、レースが中断される前の順に配列される。

車両の順序は、レース中断の決定がなされる前に走行し終えたサーキットのセクター終了時点の順位に従って決定される。

そのような、すべての車両がレースを再開することを許される。

セーフティカーが、その後赤旗ライン後方の車両列の先頭に進み出る。

レース中断の間は、

- レースも計時システムも停止することはない。
- 車両が一旦赤旗ライン後方に停止したならば、またはピットに入ったならば作業を行うことができるが、この場合の作業がレースの再開の妨げとなってはならない。
- 給油および／あるいは燃料の取り除きは禁止される。
- グリッド上には、競技参加者とオフィシャルのみが立ち入りを認められる。

車両はレース中断された時にピットレーンに進入することができるが、レースが中断された後にピットレーンに進入したドライバーあるいはグリッドからピットレーンに車両を押されたドライバーには、ドライブスルーペナルティ（第44項参照）が課される。レース中断の命令が出されたときに、すでにピット入口あるいはピットレーンにいた車両については、ペナルティを受けることはない。

レースが再開されたなら、ピットレーンにいたすべての車両はピットから出ることができるが、レースが中断されたときにピット入口あるいはピットレーンにいた車両は、他車に先駆けてピットを出ることができる。上述の事項を条件として、ピット出口よりレースを再開しようとする車両はすべて、他車を不当に遅らせることがない限り、自力で出口にたどり着いた順にレース再開をすることができる。

レースの再開

- 150.** 遅延は出来る限り短く保たれ再開の時刻がわかると直ちに、競技参加者は計時モニターを通じて知らされる。いかなる場合にも、少なくとも10分前の警告が知らされる。

スタート再開前に、10分前、5分前、3分前、1分前、及び15秒前のシグナルが表示される。それらの何れのシグナルも警告音を伴うものとする。

5分前シグナルが提示された時、すべての車両はホイールを装着していなければならない。この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、またレースのさらなる中断の間グリッド上においてのみ許される。5分前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のドライバーはすべて、第44項a)に規定されるドライブスルーペナルティが課せられる。

3分前シグナル提示まで、タイヤウォーマーを使用することができる。3分前シグナルが提示された時点では、車両はホイール上に静止していなければならない。

3分前シグナル提示の際にホイール上に静止していない車両のドライバーには、第44項a)に規定されるドライブスルーペナルティが課される。

予想される周回時間に応じ、3分前シグナルの後どこかの時点で、赤旗ラインと首位車両との間にいる一切の車両は、追い越しをすることなくもう1周を完了するよう合図され、セーフティカーの後方の車両隊列に着く。

1分前シグナルが提示されたら、エンジンを始動させること。競技参加者のスタッフはすべて、15秒シグナルが提示されるまでに、すべての機材を持ってグリッドから退去しなければならない。15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、マーシャルにそれを知らせなければならない。グリッドを離れることが出来る残りの車両が発車すると、マーシャルが車両をピット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(含複数)の脇に立ち、後ろのドライバーに警告を与える。

フォーメーションラップでスタートできないドライバーは、マーシャルにそれを示さなければならない。グリッドを離れる時は、すべてのドライバーはトラックの脇に立つ競技参加者がすべて退去するまで大幅に減速して進まなければならない。

マーシャルは、グリッドに残った車両(含複数)を、グリッドを離れることのできたすべての車両がそうし終わると直ちに、ピットレーンまで最短経路で押し戻すよう指示を受ける。グリッドから押し出されドライバーはピットレーンに入るまで車両のスタートを試みることはできず、マーシャルの指示に従わなければならない。

レースはグリーンライトが点灯すると、セーフティカーの後方より再開される。セーフティカーは、すべての車両がまだセーフティカーの後方に揃っておらず、競技参加者のスタッフがまだグリッド上の物を撤去しているか、またはさらに介入が必要な事件が重なって発生していない限り、1周回後にピットに入る。

グリーンライトが点灯すると、セーフティカーは後続のすべての車両と共に赤旗ライン後方に停車した順にグリッドを離れる。その際、車両は5台分の距離以下を保って続く。セーフティカー後方車列の最後尾の車両がピットレーン終了地点を通過するとすぐに、ピット出口のライトがグリーンに変わる。その時ピットレーンにいる車両はすべて、コースに出て、セーフティカー後方の車両隊列に合流することができる。

この周回の中の追い越しは、赤旗ライン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のみ許される。この場合、ドライバーはレース中断前の順序を取り戻す場合においてのみ追い越しが許される。

赤旗ラインを離れる際に遅れてしまったドライバーは、残りの車両がコントロールラインを通過した後も動かなかつた場合、他の走行している車両を追い越してはならない。当該車両はセーフティカー後方の車

両列の最後尾につかなくてはならない。2名以上のドライバーが関与した場合には、グリッドを離れた順に、隊列の最後尾に整列するものとする。

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44項a)あるいはb)の何れかのペナルティが課せられる。

この周回の間は、付則H項2.9条が適用される。

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。

フィニッシュ

151. レース終了の合図は、本規則第11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コントロールライン上で表示される。

152. いかなる理由にせよ先頭車両が所定の周回数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見なされる。

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見なされる。

153. レース終了の合図の後、すべての順位認定車両は、不必要な遅れを生じさせることなく、何か物を受取ったり、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、サーキット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完走車両は、マーシャルの独占的管理のもと、パークフェルメへ誘導される。

パークフェルメ

154. 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。当該オフィシャルの許可を得ない限り、いかなる介入も許されない。

155. 予選終了あるいはレース終了のシグナルがラインにて提示されるとすぐに、パークフェルメ規則が、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。

156. パークフェルメは十分に広く、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。

157. **1.** レースとレースの間のパークフェルメ：

A. オープニングレース終了のシグナルが表示されると、パークフェルメ規定が適用される。マーシャルの監督下で、データを読み取る目的だけのために電子装置を車両に接続できる場合は例外とする。

このような接続システムは、車両の車体外側に配置されていなければならない。

レースとレースの間のパークフェルメは車両それぞれの指定ガレージ前、またはレースディレクターあるいは競技審査委員会が現場の状況にしたがって決定する位置となる。この期間に車両は封印される場合がある。

- B. パークフェルメは第2レースのフォーメーションラップ時刻の35分前に終了する。そのラップの40分前に、メカニックはそれぞれのピット前のポジションに車両を押していくことが認められる。このパークフェルメ終了は、警報音および/あるいは計時モニターに出されるメッセージによって知らされる。
- C. パークフェルメ終了時点から給油タイムが開始される。
大きな機械的損傷により、車両にホイールの装着ができない、あるいは給油のためにスケート上にあることができない場合、競技参加者はその損傷を修理するための修理タイムが開始するまで待たなければならない。給油についての第111項の条件が整うことを確実にしなければならない。

パークフェルメ終了5分後に、修理タイムが開始され、車両への作業が許可される。

パークフェルメの終了10分後に、グリーンのピットライトが10分間点けられる。一旦この時間が終了すると、赤色のピットライトが点灯する。ピットを離れていないすべての車両は、136項に従ってレースをスタートできる。

- D. 可能である抗議および/あるいは控訴も、第2レースのスターティンググリッドに影響しない。

2. メインレース後のパークフェルメ :

- A. 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。
レース終了合図の時にピットレーンにいる一切の車両は、それ以外の許可がFIAテクニカルデリゲートによりなされない限り、パークフェルメにその競技参加者の一員によって押されなければならない。

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、コースカーがトラック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だけが、ユニラテラルでのTV会見終了前にドライバーと接触することができる。

順位

158. 第1位の車両は、所定のレース距離を最短時間で走破した車両とする。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コントロールラインを通過した順序とする。
159. 優勝車両の走行距離の75%以上を走破した車両のみが順位の認定を受けられる。
160. 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。

表彰式

161. a) 表彰式はFIAの規定に準拠し、選手権プロモーターの指示に従い、それらを満たしたもとの執り行われる。
- b) 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製造者の代表者は、各レース後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、メインレースの表彰式直後、1時間30分間にわたるユニラテラルでの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。

c) 表彰式では4本のトロフィーが授与される：

- 1) 優勝ドライバー
- 2) 2位のドライバー
- 3) 3位のドライバー
- 4) 優勝製造者の代表者

162 予選で上位3位となったドライバーは、競技の詳細タイムテーブルに示された時刻の予選後記者会見に参加しなければならない。各レースで上位3位となったドライバーは、競技の詳細タイムテーブルに示された時刻のレース後記者会見に参加しなければならない。欠席の競技参加者には1,000ユーロの罰金が課される。

付 則 2

第23項に従い要求される情報

パートA

1. ASNの名称および住所
2. オーガナイザーの名称および住所
3. 競技会の開催日および開催場所
4. 書類検査および車両検査開始日時
5. 各レースのスタート時刻
6. オーガナイザーの住所、電話番号、ファックスおよび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
 - ・各レース周回数
 - ・周回方向（時計回りか逆時計回り）
 - ・コントロールラインに対するピットレーン出口の位置
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
 - ・FIA事務局
 - ・書類検査所
 - ・車両検査所、フラットエリアおよび重量計測所
 - ・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ルーム
 - ・公式通知掲示板
 - ・優勝者記者会見室
 - ・プレスセンター
 - ・メディア登録センター
9. ASN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
10. その他当該競技会に特有な事項

パートB（FIA記入）

1. FIA競技審査委員
2. 競技審査委員会事務局

3. レースディレクター
4. テクニカルデリゲート
5. プレスデリゲート
6. メディカルデリゲート
7. 「インシデント（事件）カメラ」デリゲート
8. チーフタイムキーパー
および指名があれば、
オブザーバー（含複数）、アシスタント（含複数）、および競技審査委員会のアドバイザー

パートC

詳細なタイムテーブル

パートD

オーガニゼーションアグリーメント

F I A事務局より入手可能

付 則 3

2017年FIA世界ツーリングカー選手権エントリーフォーム

2017年1月9日よりFIAより入手可能

連絡先

FIA Sport (TC Commission)
Chemin de Blandonnet 2-CH 1215 Genève 15
FAX: +41 22 544 44 74
www.entryforms.fia.com/web/registrationwtcc.nsf

付 則 4

車両の図解はFIAから遅くとも2017年1月9日に入手可能

以上

2017年6月20日付
「2017FIA WORLD TOURING CAR CHAMPIONSHIP SPORTING REGULATIONS」仮訳