

2018 FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP

競 技 規 則

(2017年12月19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) 選手権競技会	2
6) 世界選手権	2
7) デッドヒート（同着）	3
8) 競技参加申請	4
9) 車両の外装	4
10) 競技会以外での走路走行時間および風洞テスト	5
11) プロモーター	8
12) 競技会の組織	8
13) 保 険	8
14) F I A派遣委員（デリゲート）	9
15) 競技役員	9
16) 競技参加者への指示と通知	10
17) 抗議および控訴	10
18) 罰 則	11
19) 記者会見、メディア向け取材機会およびドライバーズパレード	11
20) ミーティング	12
21) 車両および要員の一般要件	12
22) 一般安全規定	15
23) スペアカー、エンジン、およびギアボックス	16
24) 選手権でのタイヤ供給と競技会期間中のタイヤ制限	18
25) 車両検査	22
26) ドライバーの変更	22
27) 運 転	23
28) ピット入口、ピットレーンおよびピット出口	23
29) ウェイニング	25
30) 燃料補給	26
31) フリー走行および予選	26
32) フリー走行	27
33) 予選セッション	27
34) レース前のパークフェルメ	28
35) グリッド	30
36) スタート手順	31
37) レース	35
38) レース中の事件	35
39) セーフティカー	36
40) バーチャルセーフティーカー（V S C）	40

41) レースの中断	41
42) レースの再開	42
43) フィニッシュ	44
44) 決勝レース後のパークフェルメ	45
45) 順位	45
46) 表彰式および競技会後の記者会見	45
付則 1 競技会の90日前にFIAに要求される情報	46
付則 2 エントリーフォーム	47
付則 3 表彰式	49
付則 4 2017-2020年パワーユニット公認	52
付則 5 ドライバー契約承認委員会規則	53
付則 6 (コンストラクター、部品一覧)	54
付則 7 <u>2018</u> 年FIAフォーミュラ1世界選手権のエントリーフィー	57
付則 8 空カテストに関わる制約事項(ATR)	58
付則 9 <u>2018-2020</u> 年選手権シーズンのためのパワーユニットの供給	66
付則 9A パワーユニット供給枠	71

フォーミュラ1競技規則

F I Aは、「F I Aフォーミュラ1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、コンストラクターに対する選手権の2つの選手権から成る。フォーミュラ1グランプリレース（以下、競技会）はフォーミュラ1カレンダーに含まれ、開催国の自動車連盟（以下、ASN）とF I Aとの間に締結するオーガニゼーションアグリーメントに署名を行っているオーガナイザーによって開催される。選手権に参加するすべての団体（F I A、ASN、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。またドライバー、競技参加者、競技役員、オーガナイザーおよびサーキットは、F I Aが発給するスーパーライセンスを所持していなければならない。

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。
- 1.2 本競技規則は、タイトル（「選手権」）に言及されているカレンダー一年に実施される選手権に適用され、その改定は参加のすべての競技参加者の合意をもって前年の4月30日以降にのみ実施されるが、F I Aが安全を理由にして実施する事前通告または遅延なく施行される改定は除く。

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）、フォーミュラ1技術規則（以下、技術規則）、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会は、規則に従いF I Aが統轄する。競技会とは、その年のF I Aフォーミュラ1選手権カレンダーに掲載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 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会に適用することができる。

3) 一般条件

- 3.1 自チームのすべての関係者に規則を確実に遵守させることは、競技参加者の責任である。競技参加者自らが競技会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。競技会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。
- 3.2 競技参加者はフリー走行、予選、および決勝レースを通じ、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。

- 35 F I Aの合意なく、いかなるパスも発行あるいは使用されない。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。

4) ライセンス

- 4.1 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、F I Aのスーパーライセンスを所持していなければならない。スーパーライセンスの申請は、申請者が所属するASNを通じてF I Aに行われなければならない。
- 4.2 第31条5および第38条3に従い、競技審査委員会はドライバーのスーパーライセンスにペナルティポイントを科すことができる。ドライバーが累積12ペナルティポイントを科せられた場合、当該ドライバーのライセンスはその次の競技会については停止され、その後ライセンスから12ポイントが取り除かれる。ペナルティポイントは12ヶ月の間ドライバーのスーパーライセンスに残留し、それが科せられた12ヶ月後の同日にそれぞれが抹消される。

5) 選手権競技会

- 5.1 競技会には、技術規則に定義されたフォーミュラ1車両のみが参加できる。
- 5.2 各競技会は、制限付国際競技の格式を有する。
- 5.3 すべてのレース距離（本規則第36条9に規定されている、スタートシグナルからチェッカーフラッグまでは、305kmを超える最少周回数と同等とする。ただし、所定のレース距離が走破される前に2時間が経過してしまう場合は、2時間が経過し終えた周回の次の周回終了時点で先頭車両がコントロールライン（以下、ライン）を通過した時にチェッカーフラッグが表示される。ただし、これによって予定された周回数を超えることがないことを条件とする。下記の状況下でのみ、上記について例外がある：
- a) モナコでのレース距離は、260kmを超えて走破した最少周回数と同等である。
 - b) レースが中断された場合（第41条参照）、中断の長さは4時間の最大総レース時間を上限とし、この時間に追加される。
 - c) フォーメーションラップがセーフティカーの先導で開始された場合（第39条16参照）レース周回数はセーフティカーが走行した周回数引く1周まで減らされる。
- 5.4 選手権の競技会数は最多21戦、最少8戦とする。
- 5.5 シリーズカレンダーは、毎年1月1日までにF I Aから発表される。
- 5.6 競技会開催日の3ヶ月前を過ぎてから書面をもってF I Aに中止が通告された競技会は、F I A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。
- 5.7 競技会は、参加車両が12台に満たない場合には中止することができる。

6) 世界選手権

- 6.1 フォーミュラ1世界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会で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1世界選手権のコンストラクター選手権タイトルは、2台の車両（第8条6参照）で獲得した合計ポイントが最も多い競技参加者に与えられる。
- 6.3 コンストラクターとは、そのエンジンあるいはシャシーの知的所有権を有する付則6に掲載の部品を設計した者（法人および非法人を含む）をいう。エンジンもしくはシャシーの銘柄は、そのコンストラクター

により帰属される名称とする。

これに掲載された部品的设计および使用についての義務は、コンストラクターが付則6の規定に従い、いずれの掲載部品の設計および/あるいは製造を第三者より調達することを妨げるものではない。

シャシー銘柄がエンジン銘柄と異なる場合、選手権タイトルは前者に与えられるものとし、前者は車両の名称において常に後者の前に位置するものとする。

6.4 両選手権タイトルともに各競技会で次のポイントが授与される。

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

6.5 決勝レースが本規則第4.1条により中断され、再スタートができなかった場合、先頭車両が2周回あるいはそれ未満しか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%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%以上を走破した場合はフルポイントが与えられる。

フォーメーションラップがセーフティカーの先導で開始された場合（第3.9条1.6参照）、オリジナルのレース距離は第5条3.c)によって計算された距離であるとみなされる。

ただし、4時間の最大総レース時間は（第5条3.b)参照）予定されていたレースのスタート時刻より開始される。

6.6 シリーズで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。

6.7 選手権シーズン中、ポールポジションを最も多く得たドライバーにはトロフィーが授与される（第3.5条2を参照）。同回数の場合、第2位となった回数が多い方に授与され、それでも同回数である場合は、3位の回数が多い者と、勝者が決するまで同様に続けられる。

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指名する。

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とポイントは、加算したうえ平等に分けられる。

7.2 複数のコンストラクターまたはドライバーが同一ポイントでシリーズを終了した場合（そのどちらかの場合においても）、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。

d) 以上の方法によっても結果が出ない場合には、F I Aが適切と思われる基準に従って勝者を決定する。

8) 競技参加申請

- 8.1 選手権で競技するための申請は、添付の付則2に用意されたエントリーフォームに、付則7に従い算出されたエントリーフィーを、申請する年度の前年の11月30日までに支払うという確約を添えて、申請する年度の前年の10月21日から11月1日の間にF I Aへ提出することができる。その他の期間の申請は、参加余地があり、F I Aによって決められた遅延エントリーフィーを支払う場合にのみ考慮される。エントリーフォームはF I Aより入手可能で、F I Aは申請書受領後30日以内に申請者にエントリーの可否を通知する。審査を通過した者は自動的に選手権のすべての競技会にエントリーされることとなり、当該申請者のみが競技会に参加することとなる。
- 8.2 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認。
 - b) チームの名称（シャシーの名称を含むものとする）。
 - c) 競技車両の銘柄。
 - d) エンジンの銘柄。
 - e) ドライバーの氏名。ドライバーはF I Aにより定められている申請料を支払うことにより任命されるものとする。
 - f) 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会に参加することの保証。
- 8.3 競技参加者は、シーズン中いつでもエンジンの銘柄を変更することができる。選手権に当初登録したものと異なった銘柄のエンジンにより獲得したすべてのポイントは、商的利益の評価のために加算(集計)できるが、そのポイントはF I Aフォーミュラ1コンストラクターズ選手権のポイントの対象とはならない（集計もされない）。主要自動車製造者は、F I Aの合意を得ることなく、各2台をエントリーする3チームを超えてエンジンを直接的にも間接的にも供給することはできない。本第8条3の目的のため、主要自動車製造者とは、認可された証券取引所にて自社の株式相場価格が付けられているか、あるいはそのような会社の子会社を言う。
- 8.4 前年の選手権でその車両がポイントを獲得している場合を除き、申請者は会社の規模、資金状況、および彼らの果たすべき義務を遂行する能力についての情報を提出しなければならない。
- 8.5 すべての申請は、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は申請が受理された車両およびドライバーの一覧をゼッケンと共に、申請する年度の前年の11月30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本規則第8条1に基づいて通告される。期間外申請者は個別に考慮される。
- 8.6 選手権には、各競技参加者より2台がエントリーされることによる最大26台までの車両が認められる。
- 8.7 F1委員会の意見により、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、F I A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。

9) 車両の外装

- 9.1 ナショナルカラーに関する国際競技規則の条文は、選手権には適用されない。

1 競技参加者によりエントリーされた車両は2台とも、あらゆる競技会にて十分に同様な外装が施されていなければならない。選手権1シーズンの間におけるこの外装に関する大幅な変更は、すべてフォーミュラ1委員会の同意があって初めて可能となる。

各チームの車両がコース上にある際、それぞれの車両を容易に識別することができるように、ファーストカーの主要ロール構造体の上に搭載される車載カメラはチームに供給された状態のままで、セカンドカーに搭載される車載カメラは主に蛍光性の黄色でなければならない。

ドライバーが走路上にいる時に互いに識別しやすくするため、各ドライバーのヘルメットは、ドライバーの選択する1つの競技会を除き、選手権シーズンの間あらゆる競技会で、十分に同一視できる外装を呈してしなければならない。ヘルメットの外装の変更は、ドライバーが選手権シーズンの中でチームを変った場合にも認められる。

- 9.2 各車両にはシーズン開幕時に当初FIAにより発行されたドライバーのゼッケン、または第26条1b) iiiの下で変更したドライバーに割り当てられたゼッケンを記載するものとする。このゼッケンは前方向から、およびドライバーのヘルメット上に明確に見えるものでなければならない。

2014年世界選手権シーズンの開始に先立ち、ゼッケンが投票によってドライバーに恒久的に割り当てられ、その番号が当該ドライバーにより参加するすべてのフォーミュラ1世界選手権の競技会に、そのレース歴を通じて使用されなければならない。フォーミュラ1においては、ドライバーのF1レース歴は、選手権シーズンをまる2年間連続して不参加であった場合に終了したものと見なされる。

新規のドライバーは、シーズン開始時点あるいはシーズン中に、同様の方法にて恒久的な番号が割り当てられる。

このゼッケン割り当て手順の唯一の例外として、現世界チャンピオンはゼッケン1番を使用する選択肢を有する。それまでに当該チャンピオンに割り当てられていた番号は留保され、その次のシーズン世界チャンピオンのタイトルを保持しない場合に使用される。

- 9.3 車両の銘柄またはコンストラクターのエンブレムは車両のフロントノーズ前面に表示しなければならず、どちらの場合でもその最大寸は25mm以上でなければならない。ドライバーの名前は、外部車体上にははっきりと読み取れるように記入されなければならない。

10) 競技会以外での走路走行時間および風洞テスト

- 10.1 現行車両のテスト(TCC)は、選手権の、または前年の選手権あるいは翌年の選手権のフォーミュラ1技術規則に合致するよう設計され製作された車両を使用し、選手権にエントリーした競技参加者(あるいは競技参加者に代わる第三者、または公認されたパワーユニットの供給業者)が参加する、競技会の一部を構成しない走路走行時間すべてと定義される。いかなる競技参加者も、FIAが事前に許可することのないまま、第三者に現行年のこのような車両を販売あるいは入手可能とすることは一切できない。

各競技参加者はTCCとみなされない、上記車両による2回のプロモーションイベント(PE)を実施することも許可される。PEとは、競技参加者が純粋にマーケティングあるいはプロモーション目的で参加する行事と定義される。このようなテストは、距離を100km以下とし、指定供給業者がこの目的のために特別に製造したタイヤのみが使用できる。

FIAの単独裁量にて、競技参加者全員に周知徹底された上で、各競技参加者は以下を実施することが認められる：

- a) TCCとは見なされない上記の車両を使用し2回のデモンストレーションイベント(DE)。DEは競技参加者が純粋にデモンストレーション目的で参加するイベントであると定義されるべきである。
- b) 商業権保持者により組織されるその他のデモンストレーションイベント。

そのようなデモンストレーションは、現在フォーミュラ1車両を使用することが認められている仕様の走路上にて行うことはできず、距離は15 kmを超えることなく、指定のタイヤ供給業者がその目的のために特に製造したタイヤのみを使用できる。

F I Aオブザーバーの指名を実施できるよう、競技参加者はF I Aにすべての計画されたTCC、PEあるいはDEを、開始時刻の少なくとも72時間前に通知しなければならず、以下の情報を提供すること：

- i) 使用予定車両（含複数）の正確な仕様
- ii) すでに分かっている場合、ドライバーの氏名（含複数）
- iii) テストの性質
- iv) 走行日（含複数）およびテストの予定距離
- v) テストの目的

- 10.2 以前の車両の走路テスト（TPC）は、選手権に先行するカレンダー一年の直前の3カレンダー一年のいずれかのフォーミュラ1技術規則に合致するよう設計され製作された車両を使用し、選手権にエントリーした競技参加者（あるいは競技参加者に代わる第三者、または公認されたパワーユニットの供給業者）が参加する、競技会の一部を構成しない走路走行時間すべてと定義される。いかなる競技参加者も、F I Aが事前に許可することのないまま、第三者に現行年のこのような車両を販売あるいは入手可能とすることは一切できない。

TPCはその期間当時の仕様に製作された車両でのみ実施することができ、その目的のために特に製造されたタイヤのみが使用できる。

各競技参加者は、TPCとはみなされない上記の車両によりデモンストレーションイベント（DE）を実施することも許可される。DEは、競技参加者が純粋にデモンストレーション目的で参加するイベントとして定義されるべきである。

そのようなデモンストレーションは距離は50 km以下としなければならず、指定のタイヤ供給業者がその目的のために特に製造したタイヤのみを使用できる。競技参加者が50 kmを超えるDEを行うことを希望する場合には、競技会の前にF I Aより書面による同意を求めなければならない。

F I Aオブザーバーの指名が実施できるよう、競技参加者は、可能である場合には、F I Aにすべての計画されたTPCまたはDEを、開始時刻の少なくとも72時間前に通知しなければならず、以下の情報を提供すること：

- i) 使用予定車両（含複数）の正確な仕様
- ii) すでに分かっている場合、ドライバーの氏名（含複数）
- iii) テストの性質
- iv) 走行日（含複数）およびテストの予定距離
- v) テストの目的

- 10.3 ヒストリックカーの走路テスト（THC）は、2013年、あるいはそれ以前のフォーミュラ1技術規則に合致するよう設計され製作された車両を使用し、選手権にエントリーした競技参加者（あるいは競技参加者に代わる第三者）が参加する、競技会の一部を構成しない走路走行時間すべてと定義される。

THCはその期間当時の仕様に製作された車両でのみ実施することができ、その目的のために特に製造さ

れたタイヤ、またはその期間当時のタイヤのみが使用できる。

10.4 競技参加者は、以下の車両を用いてのみ、TCC、TPCあるいはPEに参加することができる：

- a) 当該年のF1技術規則第16条2～6項、第17条2～3項および第18条2～9項のテスト要件の対象となり、それを満たしている。
- b) 当該年のF1技術規則第13条および14条の要件を満たしている（センサー搭載の試験のためにのみ、第13条1項1、13条3項1および13条3項2は除く）。

TCC、TPCあるいはPEに使用されるすべての車両は、当該年のF1技術規則第15条4項7および第15条4項8に規定されるパネルの取り付けがなければならない。

10.5 TCCは、現在F1車両の使用に許可されているヨーロッパ内の走路のみを使用して実施でき（競技参加者の過半数とFIAの合意によって別途定める場合は除く）、選手権の競技会が実施されている間には決してあってはならず、以下に制限される：

- a) 2月1日から選手権の第1競技会の開始の10日前までの間で実施される、連続する最大4日の、すべての競技参加者の参加が可能な2回のテスト。
この2回のテストのうちの1回は、指定のタイヤ供給業者による要請があればウェット天候用タイヤのテストに取り置いておくことができる。このテスト日の手配は、すべての競技参加者とFIAと十分な協議の上、執り行われる。
- b) 競技会が開催されたばかりのサーキットで行われる、連続する最大2日の、すべての競技参加者の参加が可能な2回のテスト。このようなテストは当該競技会の終了後36時間以上経過後に開始される。各競技参加者は、ドライバー履歴の中で2回を超えてF1世界選手権レースで競技していない国際Aライセンス所持のドライバーに対し、上記の日程のうち少なくとも2回を割り振らなければならない。

上記のテストはすべての競技参加者と指定のタイヤ供給業者との十分な協議によりFIAによって組織される。テストスケジュールは選手権カレンダーの初回公示より21日以内にまとめられ、その日以降の変更はすべての競技参加者の合意によってのみなされ得る。

- c) すべての競技参加者および指名のタイヤ供給業者との協議の上で、タイヤ設計に盛り込まれた改善点を試験する機会をタイヤ供給業者に与える目的のために、選手権の第1競技会の終了から選手権の最終戦の終了後1週間の間で、FIAはのべ25台日数テストを開催する。
選手権の競技会を開催するサーキットにて予定されるそのようなテストは、当該競技会が開催された後でのみ実施できる。
- d) すべての競技参加者に、次のシーズンに使用する仕様のタイヤをテストする機会を与える目的にのみ開催される1回のテスト。このようなテストは、選手権の最終競技会が行われたサーキットで連続する2日間に実施され、当該競技会終了後36時間以上経過してから開始される。
- e) 現在レースに起用しているドライバーの1名を、カレンダー一年で過去2年においてF1世界選手権レースに参加したことのないドライバーに代えることを表明した競技参加者に、選手権第2戦開催前10日の開始から選手権の最終競技会までの間に1日。ただし、以下が遵守されなければならない：
 - そのような走路テスト日は、その新しいドライバーによってのみ実施されなければならない、その年の選手権の競技会が行われるサーキットにて実施することはできない。
 - そのような走路テスト日は、ドライバー代理起用が実施される前の14日間と代理起用後の14日間にて実施されなければならない。
 - ドライバー代理起用を宣言し、テストも実施し終えた競技参加者が、その後その新しいドライバーを使用して競技会に出ることがなかった場合、その競技参加者は、翌年のシーズン前TCCを

1日減らされるペナルティを受ける。

夜間に実施されるテストを除き、最大9時間の新しいテストスケジュールが手配され、朝9時から夕方6時までのみ走行することができる。両方の場合において、各競技参加者は1日に1台のみを使用できる。

- 10.6 TPCは、FIAグレード1または1Tライセンスを現在保有している走路でのみ行うことができる。
- 10.7 すべてのTCCおよびTPC走行の間、車両には、FIAフォーミュラ1技術規則第8条2により要求される、FIA ECUが取り付けられなければならない。
- 10.8 すべてのフォーミュラ1TCCの間は：
- a) 赤旗およびチェッカーフラッグに関する手順が遵守されなければならない；
 - b) コース上にその他のタイプの車両があってはならない；
 - c) スーパーライセンスを所持しないドライバーの運転する車両は、車両が走路にある時常に点灯していることが義務付けられる緑色のリアライトを取り付けていなければならない。
 - d) 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。
- 10.9 TCCおよびTPC中に発生した事件後、メディカルウォーニングライトが限界値を超えていたことを示している場合、ドライバーは遅滞なくサーキットのメディカルセンターに検査のため行かなければならない。
- 10.10 競技参加者は付則8に定められている空力テストに関わる制約事項を遵守しなければならない。

11) プロモーター

- 11.1 競技会を開催するためのF1カレンダー登録申請は、その競技会が行われる国の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、プロモータ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。

12) 競技会の組織

- 12.1 オーガナイザーはASNにより指名され、FIAに任命された団体である。競技会を主催する申請を承認する決定においてFIAは、当該ASNに競技会を主催させるか、または別の団体をオーガナイザーに任命するよう依頼する。ASNがその立場にない場合、FIA自身がオーガナイザーを任命する場合もある。オーガナイザーはFIAにより承認され得るクラブまたは団体でなければならない。競技会の主催を申請する時にFIAとの間に締結するオーガニゼーションアグリーメントに署名しなければならない。

13) 保険

- 13.1 競技会のプロモーターは、すべての競技参加者とその関係者とドライバーに、FIAの要求に従い第三者保険を付保しなければならない。
- 13.2 競技会の90日前までに、プロモーターは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、FIAの要求事項と同様に開催国の国内法にも準じていなければならない。保険証券は競技参加者の要求に応じて閲覧できなければならない。

- 13.3 プロモーターにより加入される第三者保険は、競技参加者やその他の競技会関係者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。
- 13.4 競技会に参加するドライバーは互いに第三者とはならない。

14) F I A派遣委員 (デリゲート)

- 14.1 F I Aは各競技会に下記のデリゲートを任命する。
- a) セーフティーデリゲート
 - b) メディカルデリゲート
 - c) テクニカルデリゲート
 - d) プレスデリゲート
- さらに、下記の者を任命することができる。
- e) F I A会長代行
 - f) オブザーバー
 - g) セーフティカーのドライバー
 - h) メディカルカーのドライバー
- 14.2 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、競技会に関する必要な一切の報告書を作成することである。
- 14.3 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、その権限は競技会車検委員をも包含するものである。

15) 競技役員

- 15.1 F I Aスーパーライセンスの所持者の中から、下記の競技役員がF I Aによって任命される。
- a) 競技審査委員3名。そのうち1名は委員長に指名される。
 - b) レースディレクター
 - c) パーマネントスターター
- 15.2 F I Aスーパーライセンス所持者の中から、下記の競技役員がASNにより任命され、その氏名は競技会の開催申請と同時にF I Aに送付されなければならない。
- a) ASNの国籍を有する1名の審査委員
 - b) 競技長
- 15.3 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) 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および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、または決勝レースの続行が安全でないと判断した場合、競技規則に従ってフリー走行、予選を停止、またはレースを中断し、正しい再スタート手順が実行されていることを確認すること。
- d) スタート手順
- e) セーフティカーの使用

- 15.4 レースディレクター、競技長、およびFIAテクニカルデリゲートは第一次車検日の10:00から競技会に立ち会い、審査委員は同日の15:00から立ち会わなければならない。
- 15.5 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、この間競技長はレースコントロールにおいて、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。
- 15.6 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 (disqualification) となる場合がある。

16) 競技参加者への指示と通知

- 16.1 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。
- 16.2 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、FIA書類およびメッセージシステムによって公示される。
- 16.3 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。

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 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3周回の間、あるいはレース終了後に科せられることになったものを含め、第38条3項a)、b)、c)、d)、e)、f)あるいはg)のもとに科せられたペナルティ。
 - b) 第23条のもとに科せられたグリッド位置を下げるペナルティ。
 - c) 第31条5項のもとに科せられたペナルティ。
 - d) 第35条1項に関連して競技審査委員会が決定した事項。
 - e) 第36条4項あるいは第42条3項のもとに科せられたペナルティ。

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科することができる。
- 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、その競技会にて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科された場合は、10グリッド降格の罰則は、当該ドライバーの次の競技会に適用される。
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科される。

19) 記者会見、メディア向け取材機会、ドライバーズパレードおよび国歌

19.1 走行初日前日：

FIAプレスデリゲートが、最初の走行の前日の15:00から1時間にわたりメディアセンターで開催される記者会見へ出席しなければならないドライバーを最大5名選出する。北あるいは南アメリカにて開催される競技会ではこの記者会見は11:00より行われる。これらのドライバーのチームに、会見の最低48時間前までにその旨を通知される。加えて、最大2名のチーム代表者がFIAプレスデリゲートにより選出され、この記者会見に出席する。

19.2 走行初日：

競技会の最初の走行日、最低3名、最大6名のドライバー、および/またはチーム代表者が、(前日の記者会見に出席した者を除く。また、チーム代表者の同意を必要とする)投票または当番制でFIAプレスデリゲートより、競技会中に選出され、16:00から1時間にわたってメディアセンターで開催される記者会見へ出席を義務づけられる。

プロモーターのスケジュールにとって都合の良い日に、すべてのドライバーは、サイン会の求めに応じなければならない。サイン会の時間、場所およびその手順は、プロモーターと商業権保持者との間の取り決めの後、FIAによってチームに連絡される。

ドライバーは、FIAプレスデリゲートにより要請されるとおり、競技会期間中のすべての適切な時間に、メディアに対して会話をすることができなければならない。

19.3 走行第2日目：

Q1およびQ2で落とされたドライバー全員が、各セッション終了直後にメディア・インタビューに応じなければならない。さらに、Q3に参加したドライバーで予選後記者会見の出席要請がされないドライバー全員も、Q3終了直後にメディア・インタビューに応じなければならない。

予選セッションの直後、予選順位上位3名のドライバーは、ユニラテラルルームにおけるテレビインタビュー、およびその後メディアセンターで最大30分間にわたり開催される記者会見に出席できるようにしなければならない。

19.4 決勝日：

- i) すべてのドライバーは、フォーメーションラップ開始予定時刻1時間30分前のドライバーズパレードに参加しなければならない。競技参加者はFIAプレスデリゲートよりパレードの詳細を渡される。
- ii) フォーメーションラップ開始予定時刻の14分前に、すべてのドライバーは国歌演奏のためグリッド前に居なければならない。競技参加者はFIAプレスデリゲートよりその詳細を渡される。

- iii) レース終了前にリタイヤしたドライバーは全員、パドックに戻った後、メディア・インタビューに応じなければならない。
- iv) 上位3位に入らず完走したドライバーは、レース終了直後にメディア・インタビューに応じなければならない。
- v) レース中、各チームは正式に許可されたTVクルーによるインタビューに、少なくとも1名の上級スポークスマンを対応させなければならない。

20) ミーティング

- 20.1 レースディレクターを議長とするミーティングはP 1の開始18時間前とP 2終了の1時間30分後に行われる。最初のミーティングにはすべてのチームマネージャーが出席しなければならない、第2回目のミーティングにはすべてのドライバーが出席しなければならない。

レースディレクターがそれ以外にもミーティングを行うことが必要であると判断した場合、レーススタートの3時間前に開催されるものとし、その旨、予選終了後3時間以内に競技参加者に通知される。すべてのドライバーおよびチームマネージャーが出席しなければならない。

21) 車両および要員の一般要件

- 21.1 2.0から2.7GHzの範囲内の電磁放射線は、FIAの同意書がない限り禁止される。

21.2 事故データの記録:

- a) 各車両は、各競技会および2チーム以上が参加するすべてのテスト走行の間、FIAの事故データ記録装置を搭載しなければならない。チームは記録装置が常に正常に作動できる状態であることを保証するためにあらゆる努力を払わなければならない。この装置の唯一の目的は、以下の事項の1つまたは複数を確認、記録あるいは制御することにある:
 - i) 事故あるいは事件に関わるデータ。
 - ii) 車載の減速警告灯。
 - iii) ラップトリガー。
 - iv) レースのスタート時の車両の推進開始に使用されるドライバー入力シグナル。
- b) 事故分析の目的で、各ドライバーは、FIAが指定した供給業者がFIAの決定する仕様に製作されたインイヤース式の加速度計を装備しなければならない。この装置が各競技会、および2チーム以上のチームが参加するすべてのテストの間ドライバーが装着し、常に装置が正常に機能することを確実にするための最善の努力がなされなければならない。
- c) 事故や事件後は、いかなる時も、競技参加者は、FIA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。関係するチームの代表は、記録装置から事故や事件に関連するデータがアップロードされている間、それに立ち会うことができる。チームは、データのコピーを入手できる。
- d) 事故の原因に関する結論や、事故に関連するデータは一切、関係するチームとFIAとの間で合意された報告書の形式においてのみ、公表することができる。

- 21.3 すべての車両には、FIAの指定供給業者がFIAの決定した仕様に製作した車両位置測定装置が取り付けられなければならない。FIA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き

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。

- 214 競技会期間中、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) ガレージ周りでエンジンを交換あるいは移動している際の、エンジン、ギアボックスあるいはラジエーター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、燃料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) 深さが50mm以下の透明な工具トレイをリアウイングの上に置くこと。
- f) グリッド上でエンジン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。
- g) 車両をスタートさせるメカニックを火災から保護するために特別に製作されたリアウイングカバー。
- h) タイヤ加熱ブランケット。
- i) タイヤ製造者コード番号（FIAバーコード番号ではない）を覆うカバー。
- j) 夜間パークフェルメにある車両に使用するカバー。
- k) 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。

- 215 F1技術規則第3条6項8により許されるドライバーが調整可能な車体

- a) 調節可能な車体は、各サーキットで事前に決められた起動ゾーンのいずれかにてドライバーによってのみ起動することができる。しかしながら視界不良の状況では、レースディレクターはその絶対裁量にて、状況が回復するまでそのようなすべてのシステムの機能を抑止することができる。

調節可能な車体が、3つの予選（Q1、Q2あるいはQ3）のいずれかのセッション中でこのようにして使用不可にされた場合、当該セッションの間はそのまま機能が抑止される。

- b) レースの間の追い越し機会を改善する目的でのみ、調節可能な車体は、ドライバーがレーススタート後またはセーフティカー出動期間に続いて2周回を完了した後に、ドライバーによって起動することができる。

レースの間では、ドライバーがコントロール電子機器（F1技術規則第8条2項参照）を経由して使用可能が通知された時にのみ、調節可能な車体を起動することができる。それが使用可能になるのは、各サーキットにて事前に決められた検知ポイントで、ドライバーが先行ドライバーの背後に1秒以内に居る場合に、そのドライバーのみが使用できる。ドライバーがそのシステムを起動した後、最初にブレーキを使用した時点で、コントロール電子機器によりそのシステムは機能を一時抑止される。視界不良な場合、あるいは起動ゾーンで黄旗が提示されている場合、レースディレクターはその絶対裁量にて、状況が回復するまで、あるいは黄旗の提示が終了されるまで、そのようなすべてのシステム

の機能を抑止することができる。

F I Aは、すべての競技参加者と合議の上で、調節可能な車体の詳細に決められている目的を確実に達成するため、上記の近接時間を調節する場合がある。

- c) ドライバーに先行車と1秒以内にあることを知らせるシステムに故障が発生し、それ故に調節可能な車体の使用が許される場合、競技参加者はレースディレクターに対しそのシステムを無視する許可を求めることができる。このようにして許可が出された場合、ドライバーがその調節可能な車体を使用するのが、先行車との間が1秒以内になった場合のみであることを確実にするのは、当該チームの責務となる。

システムの故障が回復した場合は、当該ドライバーはその後この無効化を利用することはできず、レースディレクターは欠陥が改善された場合にはチームに対して通知する。

- 21.6 いかなる競技参加者も、競技会前の車検開始からレース開始の2時間後までの間にサーキットの制限域内で車両の運用にどのようにであっても関係する人員を、合計60名を超えて有することはできない。しかしながら、最初のフォーメーションラップ開始45分前からレーススタート予定時刻後15分までの間のこのような運用人員数は無制限である。疑義を避けるため、ホスピタリティー（接遇）、チームのモーターホーム、スポンサー、マーケティング、広報、保安あるいは競技会場を往復するトラック運転のみを役割とする人員は、運用人員とはみなされない。

すべての運用人員、制限数に入らない者、および単独レース人員のリストが、本競技規則末尾の付則にある公式書式を使用して各競技会の前にF I Aに提出されなければならない。

- 21.7 P 1およびP 3開始の11時間前から始まる2回の8時間の制限を受ける間に、サーキットのエリア内に車両の運用に何らかの関わりのあるチーム員は立ち入りが禁止される。モナコについては例外とし、P 2終了と第2回目の制限を受ける時間の開始の間にある制限を受けない時間が9時間を超える場合、その超過部分は第2回目の制限を受ける時間に追加される。

各チームは、選手権シーズン中、上記について各々2回の例外が許される。ただし、それらの例外の両方を1つの競技会中に利用することはできない。

疑義を避けるため、ケータリング、メディアあるいはマーケティング専任要員については、上記要件が免除される。

- 21.8 すべての競技参加者は、7月および／あるいは8月中、2つの連続した競技会が少なくとも24日間のインターバルで区切られている時間の間に設定される連続した14日間の走行停止期間を守らなければならない。この期間の間の2つの連続した競技会が17日間のみで区切られている場合、13日の連続した走行停止期間が守られなければならない。いずれの場合にも競技参加者は、選手権シーズン開始から30日以内に、F I Aに計画される走行停止期間を通知しなければならない。

この走行停止期間の間は、いかなるチームあるいはチームの関係者も、以下の活動を行うことはできず、また第三者にチームに代わってその実施を指示することもできない：

- 風洞の運用あるいは使用（サービス作業およびメンテナンス活動を除く）。
- 制限されるCFDシミュレーションについてコンピューター支援の運用あるいは使用（サービス作業およびメンテナンス活動を除く）。
- 風洞部品、車両部品、テスト部品または工具の製作あるいは開発。
- 車両部品の部分組み立てまたは車両の組み立て。
- 設計、開発または製作に関係する、従業員、コンサルタントあるいは下請負人による一切の作業活動（走行停止期間直後に、レース走路にて実施される競技会の準備のための作業活動を除く）。

各競技参加者は、その供給業者に対し、その走行停止期間の日程を知らせなければならず、上記の活動の禁止を回避する意図を持った協定あるいは取り決めの一切を結んではならない。

21.9 走行停止期間の間、以下の活動は上記の違反とはみなされない：

- a) 走行停止期間の前の競技会で著しく損傷した車両について、F I Aの合意をもって行われる修理作業。
- b) 走行する、あるいは動かない展示車両になされる組み立ておよびサービス作業で、現行の車両部品の製作、組み立てあるいはサービス作業につながることにならないもの。
- c) 風洞、あるいは制限されるCFDシミュレーションについてコンピューター支援の運用あるいは使用のうち、フォーミュラ1に直接関係することのないプロジェクトのために実施されるもの、あるいは自身の走行停止期間ではない競技参加者の代理で実施されるもの。
- d) F I Aの書面による承認を得ることを条件に、フォーミュラ1とは関係のないプロジェクトを支援する目的だけのために実施される一切の活動。
- e) 技術規則に定められるパワーユニットに関連する一切の活動。

2.2) 一般安全規定

22.1 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は一切使用してはならない。

22.2 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。

22.3 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。

22.4 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。いかなる状況であっても、ドライバーは正当な理由なく走路上に車両を止めてはならない。

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2.2条7 d）の適用の場合を除く）。

22.5 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、ERSを停止し、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。

22.6 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、チーム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。

22.7 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、ピット入り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) フォーメーションラップのためグリッドを離れることのできる車両がすべて出発した後に、車両を押

すか、またはグリッドから機材を片付けるチーム員。

d) 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。

22.8 決勝レース中、外部始動装置の使用を認められているピットレーンあるいはチーム指定のガレージエリアを除き、エンジンの始動を行えるのはスターターのみである。

22.9 フリー走行、予選、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頭頸部支持具を着用していなければならない。

22.10 ピットレーンにおいて、競技会全体の間、80 km/hの速度制限が適用される。しかしながら、F I A F 1セーフティデリゲートからの勧告があれば、競技審査委員会がこれら制限値を変更できる。

一切のプラクティス走行（フリー走行、予選）の間、速度制限を超えたドライバーのチームは、制限を超える各km/h毎に100ユーロ、最大で1,000ユーロまでの罰金が科せられる。

しかしながら、第18条1に従い、競技審査委員会は、ドライバーの速度違反が何らかの優位を得るためになされたと思われる場合には、追加の罰則を科すことができる。

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、競技審査委員会から第38条3 a)、b)、c) あるいはd) の何れかのペナルティが科せられる。

22.11 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なければならない。

22.12 インターミディエイトあるいはウェット天候用タイヤで走行する場合は常にリアライトを点灯していなければならない。リアライトが正常に作動していない車両のドライバーに車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。

22.13 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。

16歳未満の者のピットレーンへの立ち入りを禁じる。

22.14 レースディレクター、競技長、あるいはF I Aメディカルデリゲートは、競技会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。

事件後、メディカルウォーニングライトが限界値を超えていたことを示している場合は、ドライバーは遅滞なく競技会のメディカルサービスにより検査を受けなければならない。F I Aメディカルデリゲートはこの検査のために最も適切な場所を決定する。

22.15 主催者は容量が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。

22.16 警備目的としてF I Aが特に許可した場合を除き、ピットレーン、トラック、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。

2.3) スペアカー、エンジン、およびギアボックス

23.1 各競技参加者は、一競技会期間中に使用可能な車両を、いかなる一時であろうとも最大2台までしか有することはできない。

23.2 3回目のフリー走行（P3）後にサバイバルセルを変更した車両を使用する、すべてのドライバーは、第

36条2に記載されている手順に従ってピットレーンからスタートしなければならない。
このような状況下においては、

- a) 当該車両は、第34条の要件に従う必要はない。
- b) 車両は決勝レースに向けてピットレーンが開放されたときに1周のレコニザンスラップを走行することが認められる。

23.3 a) 複数チームのドライバーをしていない限り（下記第23条3 c）参照）、また下記に記されている追加数を条件とし、各ドライバーは、選手権のシーズン間、最大3基のエンジン（ICE）、3つのモータージェネレーター熱ユニット（MGU-H）、3つのターボチャージャー（TC）、2つのエネルギー貯蔵装置（ES）、2つのコントロール電子機器（CE）および2つのモータージェネレーター運動ユニット（MGU-K）を使用することができる。

FIAの同意をもって（その唯一の裁量で）、最初に参加する選手権シーズンの新パワーユニット製造者（付則9に定義される）の提供するパワーユニットを使用している一切のドライバーについては、上記a)の数が1基増やされる。

- b) 選手権シーズン中、構成要素のいずれか上記a)で定める数を超えて使用する場合、当該ドライバーは追加の各要素を使用する最初の競技会にてグリッド位置ペナルティを科される。ペナルティは以下の表に従って適用され、累積する：

構成要素のいずれか追加のものを初めて使用 グリッドを10下げるペナルティ。

以降、次に追加の構成要素を使用 グリッドを5つ下げるペナルティ。

ドライバーが15グリッドを超えるペナルティを受けた場合、スタートグリッドの後方からレースを開始することが求められる。2人以上のドライバーがこのようなペナルティを受けた場合、違反行為を犯した順番でグリッド後方に配置される。ただし、予選セッションの終了後に複数のドライバーがこのようなペナルティを受けた場合は、第35条2c)が適用される。

一旦車両のタイムトランスポンダーがピットレーンを離れたことを示したならば、6種の要素のいずれかは使用されたものとみなされる。

いずれの1つの競技会期間中でも、ペナルティの対象となる同一のパワーユニット2つ以上をドライバーが導入した場合、最後に装着されたのみ要素が、ペナルティを受けることなく次の競技会で使用できる。

- c) 選手権シーズン中、どの時点であってもドライバーが変更された場合、パワーユニット使用に関する評価目的においては、変更後のドライバーも当初のドライバーとみなされる。
- d) 当該パワーユニット供給業者と相談の上、FIAは、競技会にてそれらが最初に使用される前に、重要な可動部品がリビルトされたり置き換えられたりするしないようパワーユニット内の関連構成部品の各々に封印を取り付ける。

競技会と競技会との間にパワーユニット構成部品が使用あるいは分解できないことを確実にするため、レース後のパークフェルメ終了後2時間以内に、使用されたすべてのパワーユニット構成部品に、排気閉鎖プレート（1気筒につき1つの直径10mmの検査用穴が付いているもの）と、さらに封印が取り付けられる。FIAへの要請により、これらの追加の封印はそのパワーユニットが必要とされる次の競技会の第一次車検開始後に取り外される。このようなすべてのパワーユニットは、車両に搭載されていない間はチームの指定されたガレージエリアになければならず、競技会に参加する資格のある車両に取り付けられている場合を除き、競技会期間中いかなる時も始動させることはできない。

- e) パワーユニット内の関連構成部品が最初に使用された後、FIAの封印が損傷あるいは取り除かれている場合には、それらの部品は封印がFIAの監督下にて取り除かれない限り再び使用することは

きない。

23.4 2017年から2020年選手権シーズン中、1つの競技会で使用できるパワーユニットは、以下のいずれかのみである：

- a) 規定に合致している要素のみで構成され、レースに導入された時点で、本規定の付則4に定義されている通りの、最新の提出承認された公認書類一式を伴うパワーユニット、あるいは
- b) 2014年から2020年の間で以前公認を受けたパワーユニット。この期間にパワーユニットを公認した一切の製造者は、所与のチームが本規則付則4に記載の再公認手順を踏まなくともそのようなパワーユニットを再使用することをFIAに申請することができる。そのような一切のパワーユニットは、そのシーズンにその特定のパワーユニットについてFIAに提出した最新の公認書類一式に合致したものでなければならない。ただし、FIAがその絶対裁量にて異なるチームのパワーユニット搭載にのみ関連することを合意した部分の相違は、車両の性能に大きな影響を及ぼさないことを条件に除かれる。公認書類一式は、これらの相違点含めて更新しなければならない。FIAは、その絶対裁量にて、そのようなパワーユニットがその他の公認されたパワーユニットと公平かつ公正に競技できることについて納得しなければならない。

23.5 本条項の目的にのみ、競技会とはP3、公式予選および決勝で構成されるものとみなされる。

- a) 各ドライバーは、自身のチームが参加する6つの連続する競技会に1つのギアボックスのみ使用できる。交換されたギアボックスを使用する場合、当該ドライバーは、実施された交換1回につき、その競技会のスターティンググリッド位置を5つ下げられる。

一切の交換後ギアボックスは、当該競技会の残りの部分を完了することのみが求められる。

ドライバーが決勝を完走することができなかった場合（あるいは、競技審査委員会により科された罰則以外の理由でレースをスタートできなかった場合）を除き、競技会終了時点で車両に取り付けられているギアボックスは、その後の連続6競技会に継続して使用されなければならない。テクニカルデリゲートが、チームあるいはドライバーが制御しきれないと認める理由により、6つの競技会の第1、第2、第3、第4あるいは第5の競技会を完走できなかったドライバーは、それに続く競技会を別のギアボックスでスタートすることができ、それについて罰則の適用は受けない。

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出たことを示したならば、ギアボックスは使用されたとみなされる。

- b) 6つの競技会の第1、第2、第3、第4あるいは第5の競技会を完走したドライバーがその後変更された場合、交代したドライバーは元のドライバーが使用していたギアボックスを引き続き使用しなければならない。
- c) 当該チームと相談の上、FIAは、一切の重要な可動部品がリビルドされたり置き換えられたりするものがないよう、各ギアボックスが最初に競技会で使用される前に、それらに封印を取りつける。
- d) -チェンジギアとドグリング（ファイナルドライブあるいはリダクションギアは除く）は、競技会期間中いつでも、同一仕様のその他のものに監督下にて交換することができる。ただし、FIAテクニカルデリゲートが、当該部品に明らかな物質的損傷があり、そのような交換作業が計画性をもって実施されていないことを納得することが条件とされる。
- e) 上記d)の場合以外、置き換えのギアボックスも、当初のギアボックスが最初に使用された後にそのFIA封印のいずれかが破損、または取り外された場合には、使用されたものとみなされる。

24) 選手権でのタイヤ供給と競技会期間中のタイヤ制限

24.1 タイヤ供給：

指名された1社のタイヤ製造者（以下、供給業者）は以下を提供することを請け負わなければならない：

- a) 各競技会において供給するドライ天候用タイヤの仕様を3種類までとする。供給するタイヤは、それぞれ、車両がコース上にある時に見分けが付くようでなければならない。
- b) 特定の競技会では、供給業者からなされるFIAへの推薦に従い、評価を目的として、ドライ天候用タイヤの追加仕様ひとつが全チームに利用可能となる場合がある。チームはそのような追加仕様がある場合、当該競技会スタートの少なくとも1週間前にその知らせを受ける。
- c) 各競技会において供給するインターミディエイトタイヤの仕様を1種類のみとする。
- d) 各競技会において供給するウェット天候用タイヤの仕様を1種類のみとする。

24.2 競技会期間中のタイヤの量、選択および仕様：

- a) 下記第24条1 b) および24条4 e) の場合を除き、同一ドライバーが競技会の間に使用できるドライ天候用タイヤは13セット、インターミディエイトタイヤは4セットまで、ウェット天候用タイヤは3セットまでとする。

タイヤの1コンプリートセットはフロント2本とリア2本で構成されるものとみなされ、それらすべてが同一の仕様のタイヤでなければならない、FIAによって割り当てられた通りでなければならないが、同一仕様のセットは、予選セッション後に混ぜ合わされて構わない。

- b) ヨーロッパ内で開催される各競技会の開始の9週間前、またヨーロッパ外で開催される各競技会の開始15週間前までに、FIAは当該競技会に関わる以下の情報をすべての競技参加者に提供する：
 - i) 供給業者からどのタイヤ仕様が入手できるか。
 - ii) 義務付けられるドライ天候用レースタイヤ仕様（2つまで）。
 - iii) 義務付けられるドライ天候用Q3タイヤ仕様（これは常に3つの仕様のうち一番やわらかいものとなる）。

競技参加者は次に、ヨーロッパ内で開催される各競技会の開始の8週間前、またヨーロッパ外で開催される各競技会の開始14週間前までに、競技会にてそれぞれのドライバーがどの仕様のドライ天候用タイヤの使用を希望するかをFIAに通知しなければならない。各ドライバーが競技会の間に使用できるドライ天候用タイヤ13セットから：

- i) 少なくとも2セットは義務付けられるレースタイヤ仕様でなければならない。疑義を避けるために、義務付けられるレースタイヤ仕様が2種類ある場合には、各1種類ずつが選ばなければならない。
- ii) 少なくとも1セットが義務付けられるQ3タイヤ仕様でなければならない。
- iii) 残りのセットは、利用可能なタイヤ仕様から選ぶことができる。

すべての競技参加者よりFIAに一旦この情報が提供されたならば、供給業者にそれが通知される。競技参加者が期限内に上記情報を提供できなかった場合、FIAは当該ドライバーに対し適切と判断するタイヤ仕様を割り当てる。

- c) 上記の選択がなされたならば、FIAテクニカルデリゲートは、供給業者が当該競技会に利用可能とするタイヤストックの中から、各ドライバーにタイヤセットを割り振る。

24.3 タイヤの管理：

- a) 競技会で使用予定のすべてのタイヤの外側サイドウォールには、特殊な識別用のマーキングが施されなければならない。
- b) 不可抗力（競技審査委員会がそのように認める）の場合以外は、競技会使用予定のタイヤすべてを、

第一次車検終了前に割り当てるため、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。

- c) 競技会中のいかなる時も、F I Aテクニカルデリゲートは、その絶対的裁量において、指定のタイヤ供給者が当該競技会において提供したタイヤのストックの中から、同チームあるいはドライバーが使用する代替のドライ天候用タイヤを選定することができる。
- d) 1本の未使用のタイヤを他の同一の未使用のタイヤに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出すること。
- e) 適切な識別の印のないタイヤを使用した場合、グリッド位置ペナルティ、あるいはレース失格となる場合がある。

24.4 タイヤの使用：

タイヤの正式な返却は、本規則付則に示される手順に従って電子的になされる。電子的返却がなされたいずれのタイヤセットも、次のセッション開始前に供給業者に物理的に返却されなければならない。

- a) すべてのタイヤは各競技会前にF I Aにより発行された規則および本競技規則の付則に定められた手順に従って運用されなければならない。
- b) 競技会の間で使用できるタイヤセットは、第24条2 a) に定義されるタイヤのみである。
レースの間に異なる仕様のタイヤセットを使用した一切のドライバーは、そのタイヤセットにて、同じ仕様のタイヤセットに交換する前に、3周回を超えて走行することはできない。3周回以内にタイヤ交換を行わなかったドライバーには、第38条3 d) に従いペナルティが科せられる。疑義を避けるために、異なる仕様のタイヤセットは、レースの間に使用された仕様数を算定する際には考慮されない。
- c) タイヤは、ピットレーンを出たことをその車両のタイミグトランスポンダーが一旦示すことによるのみ、使用されたと見なされる。
- d) 追加ドライバーが起用される場合（第26条1 b) 参照）、元の指名されたドライバーに配分されたタイヤを使用しなければならない。
- e) ドライ天候用タイヤの追加仕様1つが第24条1 b) に従い利用可能となる場合、これらのタイヤ2セットがP 1とP 2で使用するために各ドライバーに割り当てられる。そのような一切のタイヤは、P 2終了後2時間以内に、電子的に供給業者に返却されなければならない。
- f) P 1またはP 2いずれかがウェットであると宣言された場合、追加のインターミディエイトタイヤ1セットが、いずれかのセッション中にインターミディエイトタイヤのセットを使用していたすべてのドライバーに利用可能となる。そのような状況の場合、使用されたインターミディエイトタイヤ1セットは予選セッションのスタート前にタイヤ供給業者に、電子的に返却されなければならない。

P 1もP 2もウェットであると宣言されず、P 3についてはウェットであると宣言される可能性が高いとF I Aにより見なされる場合、追加のインターミディエイトタイヤ1セットが、すべてのドライバーに利用可能となる。そのような状況の場合、使用されたインターミディエイトタイヤ1セットは予選セッションのスタート前にはタイヤ供給業者に、電子的に返却されなければならない。

- g) 第24条2 c) により各ドライバーに配分された13セットのドライ天候用タイヤから：
 - i) 義務付けのQ 3タイヤ仕様1セットはQ 3の前に使用も返却もできず、Q 3で資格を得た車両のタイヤはQ 3終了後3時間半以内に、電子的に供給業者に返却しなければならない。
 - ii) 義務付けのレース仕様タイヤ2セットは、レースの前に返却することはできない。疑義を避けるために、レースに義務付けられたタイヤ仕様が2種あった場合には、各仕様1セットをレース前に返却することができない。

残りの10セットから：

- iii) 各競技参加者がP1スタート前に指定しなければならない（あるいはFIAテクニカルデリゲートの同意を得て再指定される場合のある）1セットのみが、そのセッションの最初の40分の間でのみ使用できる。そのセッションが最初の40分の間で中断された場合、停止している時間がその40分制限に追加される。
 - iv) さらに1セットはP1終了後2時間以内に、電子的に供給業者に返却されなければならない。
 - v) P1、P2ともにウェット宣言がされたりまたはキャンセルされることがない限り、さらに2セットをP2終了後2時間以内に、電子的に供給業者に返却しなければならない。P1、P2ともにウェット宣言あるいはキャンセルされた場合、P3の前に通常返却されるタイヤ1セットを各ドライバーが保持することができるが、P3終了後2時間以内に、それを電子的に供給業者に返却しなければならない。
 - vi) P3終了後2時間以内に、さらに2セットのタイヤが電子的に供給業者に返却されなければならない。
- h) 一旦すべてのタイヤがP2および予選セッション後に電子的に返却されたならば、供給業者は各ドライバーが競技会のその後で使用できるタイヤのリストを公表する。
- i) 予選セッション開始前に、インターミディエイトタイヤおよびウェット天候用タイヤはトラックがウェット状態であると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、その後は、セッションの残余部分において、インターミディエイト、ウェットあるいはドライ天候用タイヤを使用できる。
- j) 予選セッション後にサバイバルセルを交換した一切の車両を除き、決勝スタート時点で、Q3に参加資格のあった各車両はドライバーがQ2で最速タイムを達成した際使用していたタイヤを装着しなければならない。これは、Q2の最速タイム達成に使用されていたのがドライ天候用タイヤであった車両について、決勝スタートがドライ天候用タイヤで行われる場合にのみ必須となる。

そのタイヤがQ2の間に損傷した場合、FIAテクニカルデリゲートが検査を行い、その絶対裁量にて、その何れかの交換が認められるか否かを決定し、交換を認めるとの決定がされれば、どのタイヤと交換するかについても決定する。

Q2で最速タイムを達成した時に装着していたタイヤを取り付けていなかったドライバーには、第38条3項d)に規定されるペナルティが科せられる（FIAテクニカルデリゲートの承認のもとで、損傷したタイヤが交換された場合は除く）。

- k) 決勝レース中にインターミディエイトあるいはウェット天候用のタイヤを使用していない限り、各ドライバーは決勝レース中に少なくとも2つの異なる仕様のドライ天候用タイヤを使用しなければならない。そのうちの1種類は第24条2b)で定められる義務付けのドライ天候用レースタイヤ使用でなければならない。レースが中断されたり、再スタートできない場合を除き、本要件の違反は当該ドライバーのレース失格を招く。

決勝レースが中断され、再スタートできない場合、決勝レース中にドライ天候用タイヤの少なくとも2つの仕様を使うことができなかったすべてのドライバーの経過時間に30秒が追加される。

- l) 強い雨によりフォーメーションラップがセーフティカー先導でスタートした場合（第39条16参照）、あるいは第42条5a)に従ってレースが再開された場合、ウェット天候用タイヤの使用が、セーフティカーがピットに戻るまで義務付けられる。

このような状況でセーフティカーが走路上に出動している時に、ウェット天候用タイヤを使用していないドライバーには、第38条3d)に規定されるペナルティが科せられる。

24.5 タイヤのテスト：

- a) 各競技参加者が競技会で供給業者からの取付済みタイヤを受け取った時点から、これらはその取り付けが意図されたF 1車両以外は一切のリグ、シミュレータまたは車両には使用できない。
- b) いかなる競技参加者にどの時点で供給されたタイヤも、チーム所有のものであっても、賃借しているものであっても、独特な垂直抗力、タイヤ横揺耐性および空力的抗力の測定を除き、回転するフルサイズのF 1タイヤによって生み出される抗力および/あるいはモーメントの測定の場合には、一切の試験装置あるいは車両に使用できない（F 1車両の使用が承認された走路でF 1車両が使用する場合を除くが、ロードシミュレーターはどのような種類も除外）。
- c) F 1リム製造者による製品の保証試験の目的でのみ、その製造者の監視下で抗力制御を測定する場合に、試験装置にタイヤを使用することができる。

25) 車両検査

- 25.1 すべての車両の第一次車検はP 1スタートの24時間前に開始され、各競技参加者に割り当てられたガレージにおいて6時間行われる。
- 25.2 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、競技会への出場を認められない。
- 25.3 車両は、車検を通過するまで競技会への出場は認められない。
- 25.4 車検委員は、
 - a) 競技会期間中、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。
- 25.5 車両検査合格後に、サバイバルセルを交換したすべての車両は再車両検査により承認を受けなければならない。
 このような再車両検査はすべて、（競技参加者の書面による要請を受け）競技審査委員会の同意を得のみ行うことができ、翌朝実施される。
- 25.6 レースディレクター、あるいは競技長は、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。
- 25.7 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。
- 25.8 競技審査委員会は競技会期間中、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。

26) ドライバーの変更

- 26.1 a) シーズン中、各チームは4名のドライバーを使用することが認められる。予選のスタート前であればいつでもドライバーの変更ができるが、車検日の16:00以降のドライバー変更は、競技審査委員会の承諾を得なければならない。

不可抗力を理由とする追加の変更は、別に考慮される。

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。

- b) 上述に加え、各チームは以下の条件でP1とP2において追加ドライバーを起用することが認められる:
- i) 第一次車検終了前に各セッションで各チームが使用する予定の車両とドライバーについて競技審査委員会が通知を受けていること。これ以降の変更は競技審査委員会の了解を得てのみ可能となる。
 - ii) 1つのセッションに最大4名までのドライバーが起用されること。
 - iii) 起用されたドライバーは、割り当てられたゼッケンを用いること。
 - iv) それらのドライバーは、指名されたドライバーに割り当てられたエンジンとタイヤを使用すること。
 - v) それらのドライバーは、スーパーライセンスを所持していること。
- c) チームが指名したドライバーの1名が第一次車検終了後のある段階で運転できなくなった場合で、ドライバー変更について競技審査委員会の同意があれば、代替のドライバーは当初のドライバーに割り当てられたエンジン、ギアボックスとタイヤを使用しなければならない(第23条3、第23条5および第24条4参照)。

27) 運 転

- 27.1 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。
- 27.2 ドライバーは、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。
- 27.3 ドライバーは、常に走路を使用するあらゆる合理的努力をしなければならず、正当な理由なくして故意に走路を外れることはできない。

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。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。

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。レースディレクターの絶対裁量により、ドライバーは走路を外れることによって得られた、いかなるアドバンテージのすべてを返す機会を与えられる場合がある。

- 27.4 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とはみなされる方法で運転できない。

28) ピット入口、ピットレーンおよびピット出口

- 28.1 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。

- 28.2 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。
- 28.3 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。
- 28.4 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"ファーストレーン"とし幅は3.5 m以下であってよく、ガレージに隣接するレーンを"インナーレーン"とする。
- 第36条2および第41条の適用を受けてピットレーン終点に車両がいる場合を除き、車両への作業は、インナーレーンにおいてのみ行うことができる。しかしながら、他の車両がピットレーンを離れようとするのを妨害することになりそうな場合、ファーストレーンでは一切の作業は実施できない。
- 28.5 FIAは、各チームが作業を行うことができるガレージとピットレーンの中の場所を厳密に均等に割り当てし、これら指定された各ガレージエリアの範囲内に、フリー走行、予選および決勝中にピットストップする場所1つを指定する。
- 28.6 決勝の間ピットレーンでは、車両のいかなる部分を持ち上げるための動力装置も一切使用できない。
- 28.7 スタート進行の間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、チーム指定のガレージエリアからピットレーン出口まで、車両を運転してのみ移動させることができる。
- 走行セッションのスタートあるいは再スタートの前にピットレーン出口に運転して移動された車両はすべて、ファーストレーンに1列になって整列し、その他の車両を不当に遅らせることがない限り、そこに到着した順に出ていかななければならない。
- 28.8 第23条2項 b) によって許可されるレコナイズンスラップを除き、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、20分前シグナルが提示されるまでチーム指定のガレージから運転して出ることはできず、ファー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、ファー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) エンジンを始動させること、および直接的に関係する準備作業。
 - b) 許された冷却および加熱装置の取り付けおよび取り外し作業。
 - c) ドライバーの居住性のための変更。
 - d) ホイールおよびタイヤ交換。
- 車両がピットレーンから離れる許可が出た場合は、第36条2により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。
- 28.9 車両がピットストップ位置を離れる際、タイヤゴムをぬぐって乾かす、あるいは掃き掃除する、または横たえること以外、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FIAセーフティデリゲート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。
- 28.10 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いてはならない。
- 28.11 上記第28条8の場合以外は、ファーストレーンにはいかなる器材も残してはならない。
- 28.12 チーム関係者がピットレーンに入ることが許されるのは、ピット作業の直前からであり、ピット作業が終了次第、退去しなければならない。

予選でその車両のピットストップ位置にある車両、あるいは決勝レースでのピットストップ中に、ピットレーンで車両に作業を行うすべてのチーム員は、ECE 22.05 – ヨーロッパモーターサイクルロードヘルメット、DOT-USAモーターサイクルロードヘルメット、あるいはJIS T 8133-2015、モーター車両ユーザー用クラス2 – JPN保護ヘルメットの要件に適合した、あるいはそれを上回るヘルメットを身に着けていなければならない。適切な保護眼鏡（ゴーグル）の使用が義務付けられる。

- 28.13 a) ピットレーンに居る人員、またはその他ドライバーを危険にさらす可能性のある方法で、ガレージから、またはピットストップ位置から車両を出してはならない。
競技参加者は、車両を出す時に上方および前方から見て、両方ともに明らかに安全を確保する方法を取らなければならない。
- b) すべての走行セッション中、車両が安全ではない条件下で出されたとみなされた場合には、競技審査委員会は当該ドライバーを適切と判断する数だけグリッド位置を下げる処置をとることができる。
- c) 決勝レースの間で、車両が安全ではない条件下で出されたとみなされた場合には、当該ドライバーは第38条3項 d) に基づくペナルティを受ける。しかし、安全でない状態でクルマが出された結果、ドライバーがレースからリタイヤした場合、チームには罰金が科せられる可能性がある。
- d) 競技審査委員会の判断で、安全でない状態で出されたことを知りながら運転を続行するドライバーには、追加のペナルティが課される。

上記すべての場合において、車両が出されたとされるのは、指定のガレージエリアから運転して出た時点（ガレージを出た時）、あるいはピットストップを行った後で、そのピットストップ位置を完全に離れた後のいずれかで見なされる。

- 28.14 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されている間にその他一切の理由でそこへ立ち入った一切のドライバーには、第38条3 d) のペナルティが課される。

29) ウェイニング

- 29.1 a) すべての走行セッションの終了後あるいは予選セッション中、次のとおり車両重量の検査を行う。
- i) ドライバーは合図を受けたなら直接FIAガレージへと進みエンジンを停止する。
- 停止の合図を受けたにもかかわらず、それを行わなかったドライバーは、戒告処分を受ける。ただし、当該車両がその後遅滞なくFIAガレージに戻され、FIAテクニカルデリゲートが、当該車両がピットに自走していった場合と全く同一の状態に戻されたことを納得することを条件とする。
- 停止の要請がされたときに停止せず、その後FIAガレージに戻されず、あるいはFIAガレージに戻る前に車両に作業がなされた場合は、レーススタートをピットレーンから行うよう求められる。
- ii) 予選セッション終了時、Q3に参加したすべての車両が重量測定を受ける。ドライバーが車両の重量測定前に車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。
- iii) 予選セッション中、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、ピットレーンへ戻った後、直ちにFIAガレージ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) レース終了後、順位認定されたすべての車両は、重量測定を受ける場合がある。ドライバーが車両の重量測定前に車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。
- c) 上記 a) または b) における計量時に技術規則第 4 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）。

29.2 これら重量測定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。

30) 燃料補給

- 30.1 a) 燃料補給はチーム指定のガレージでのみ実施できる。
- b) 第 36 条 1 にて許されている最初のレコナイズンスラップを行うためにピットレーンを離れた後は車両に燃料を追加することも取り除くこともできない。
- c) 決勝レースの間、車両に燃料を追加することも車両から取り除くこともできない。
- 30.2 いかなる車両も、0.8 リットル/秒を超える流速で給油も、また燃料を除去することもできない。
- 30.3 ドライバーは給油中、自己の車両内に留まることができる。ただし、エンジンを停止させなければならない。
- 30.4 すべての給油あるいは燃料を扱う作業の間：
- a) 担当要員は、FIA 基準 8867-2016 あるいは FIA 基準 8856-2000 のいずれかに合致する外衣類を着用していなければならない。
 - b) 適切な容量のある、適した消火器を持った 1 名の補助要員が配備されなければならない。その要員は FIA 基準 8867-2016 あるいは FIA 基準 8856-2000 のいずれかに合致する外衣類を着用していなければならない。
 - c) すべての車両、給油器材および容器は、必要である場合には、適切にアースされていなければならない。
 - d) 燃料の移し替えに使用される動力付きポンプ装置は、ノンラッチ型スイッチによって操作されるか、操作員が離れた場合に自動的に止まらなければならない。
- 30.5 いかなる車両も、レーススタートの合図が出されてから、各車両がレース終了の合図が出された後にラインを通過するまで、105 kg を超えて燃料を消費することは認められない。不可抗力の場合を除き（審査委員会にそのように認められる場合）、この制限を超えたいかなるドライバーもレース失格とされる。

31) フリー走行および予選

- 31.1 フリーおよび予選セッションに少なくとも 1 回も参加していないドライバーは、決勝レースでスタートすることはできない。

- 31.2 すべてのフリー走行および予選中は、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。
- 31.3 各走行日の最終走行セッション終了後と、決勝日にレコニザンスラップ走行を行う車両を出すためにピットレーン出口が開かれる1時間以上前にのみ、競技会以外の目的でサーキットを使用することができる。ただし、競技会以外のことを行うことについて、FIAの書面による許可がある場合にはその限りではない。
- 31.4 フリー走行、予選中に運転違反があった場合は、競技審査委員会は当該ドライバーのラップタイム（含複数）を削除、あるいは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。適当な場合には、第18条1の条項も考慮される。
- 31.5 フリー走行、予選に参加した際、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5にあるペナルティが科せられる。
- 31.6 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、フリー走行、予選を中断する必要が生じた場合、競技長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減速してピットレーンにゆっくり戻らなければならない。

「RED FLAG」(赤旗)メッセージが公式メッセージ送信システムに表示されてからピットレーンに入る際に各車両が第1セーフティカーラインを横断するまでの間、ドライバーがスピードを十分に低下させるためには、ドライバーはマーシャリングセクターごとに最低1回(マーシャリングセクターは、FIAライトパネルのそれぞれの間の走路区間と定義される)、FIA ECUが設定する最小時間を上回って走行しなければならない。

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。

各走行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。

- 31.7 競技長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。しかしながら、予選の間に限り、中断の結果セッションは延長される。

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。

3.2) フリー走行

- 32.1 a) 第一次車検の翌日に、2時間半以上間隔をおいた2回の各1時間半のフリー走行セッション(P1とP2)が行われる。
- b) P2の終了から18時間半以上開けて開始される1時間のさらなるフリー走行セッション(P3)が、決勝レース前日に行われる。

3.3) 予選セッション

33.1 予選セッションは、決勝前日にP 3の終了後2時間以上開けて開始される。

予選セッションは次のように行われる：

- a) 最初の18分のセッション(Q1)に、全車両はコース上に出ることが許され、このピリオドの終了時点で、最も遅い5台の車両がその後のすべてのセッションに参加することを禁じられる。

次に、残った15台の車両が達成したラップタイムは消去される。

- b) 7分間の休憩の後に、15分間のセッション(Q2)が再開され、残った15台の車両はコース上に出ることが許される。このピリオドの終了時点で、最も遅い5台の車両がその後のすべてのセッションに参加することを禁じられる。

次に、残った10台の車両が達成したラップタイムは消去される。

- c) 8分間の休憩の後に、12分間のセッション(Q3)が再開され、残った10台の車両はコース上へ出ることが許される。

上述の手順は、競技会に公式に参加資格のある台数が20台の場合を想定したものである。22台エントリーの場合には6台の有資格車両がQ1およびQ2の終了後に除かれ、24台エントリーの場合には7台の有資格車両がQ1およびQ2の終了後に除かれる、というように、参加資格のある車両台数がさらに多ければ取り除く車両台数を増やして対応する。

33.2 予選中、車両をサーキット上に停止したドライバーは、そのセッションのそれ以降に参加することは認められない。

33.3 予選終了時点で各ドライバーが達成したタイムが正式発表される。

3.4) レース前のパークフェルメ

34.1 各チームは、予選の間にチームの両方の車両それぞれが最初にピットレーンを離れる前に、当該車両についてのサスペンション・セットアップシートをFIAテクニカルデリゲートに提出しなければならない。

34.2 各車両は、予選セッションの間に最初にピットレーンを出た時より、レースのスタートまで、パークフェルメにあるものとみなされる。予選の間にピットレーンを出られなかった車両はすべて、Q1終了時点でパークフェルメにいるものとみなされる。

この時間の間、車両が下記第3.4条4に従って夜間封印されている時を除き、以下の作業を行うことができる：

- a) エンジンをかけること。
- b) 燃料の追加または除去、およびフュエルブリーザーの装着。
- c) ホイール、ホイールファスナーとタイヤを取り外すこと、交換すること、あるいは再バランス調整をすること、およびタイヤ空気圧をチェックすること。
- d) エンジン内部の点検およびシリンダー圧チェックのためにスパークプラグを取り外すこと。
- e) 許された加熱または冷却装置の取り付け。
- f) 充電バッテリーの取り付け、および車載の電子ユニットは、車両への物理的な連結を介して自由にアクセスすることができる。

- g) ERSエネルギー貯蔵装置の充電および／または放電すること。
- h) 一旦、FIAテクニカルデリゲートにより封印され、チームが夜間保持することのできるERSエネルギー貯蔵装置を取り外すこと。
- i) メインの電気バッテリー、および無線バッテリーの交換。
- j) ブレーキシステムから液体を排出させることができる。
- k) エンジンオイルの排出。
- l) 圧搾ガスの排出あるいは追加。
- m) 1.1未満の比重を有する液体を排出および／または補給することができるが、補給に使用される液体類は、当初の液体と同一の仕様でなければならない。
- n) フロントウイングの空力セットアップは、既存の部品を使用して調整することができる。部品の追加、取り外し、あるいは変更は一切されてはならない。
- o) FIAテクニカルデリゲートが、気象条件の変化により車両仕様の改変を要すると納得した場合は、前後のブレーキ周囲のエアダクトおよびラジエターダクトの変更を行うことができる。上に挙げられた変更は「**"CHANGE IN CLIMATIC CONDITIONS"**（気象条件の変化）」の告示が公式メッセージ送信システムによりすべてのチームに送信された後、いつでも行うことができる。その時点以降、前後のブレーキ周囲のエアダクトおよびラジエターダクトの選択は自由となり、ピトー管は覆うことも覆わないこともできるが、関連の技術規則に常に従っていることを条件とする。
- p) 車体（ラジエターを除く）を取り外すことおよび／あるいは清掃すること。
- q) 車体の外見上の変更およびテープの追加。
- r) 車両のすべての部分の清掃。
- s) 車載カメラ、マーシャリングシステム構成部品、タイミントランスポンダーおよびそれらの付属機器の取り外し、再取り付け、あるいは点検。
- t) FIAテクニカルデリゲートが要求したすべての作業を行うこと。
- u) ドライバーの居住性を改善する変更。この場合の変更は、ミラー、座席ベルトとペダルの調整以外のことは、FIAテクニカルデリゲートの特別な許可をもってのみ行うことができる。

大気温度が大幅に変わった場合、チームは公式メッセージ送信システムにより技術規則第14条6.1-6に要求される頭部保護パッドの変更が要求される。

パッド（または類似材質）の追加あるいは除去も認められるが、監督下でのみ実施することができ、FIAテクニカルデリゲートの要請があれば、除去はレース後重量計測手順開始前に行われなければならない。
- v) ドライバーの飲料用液体はいつでも追加できるが、そのような液体類の容器は1.5リットルを超えてはならない。
- w) 正真の事故による破損を修理すること。
- x) 上述の特に許される作業を行うために、車両から取り外されたすべての部品あるいは必須の安全検査を実施するために取り除かれたすべての部品は、車両の近くに置かれ、常に当該車両の担当車検員が見えるようになっていなければならない。

さらに、そのような作業を行うために、車両から取り外されたすべての部品は、当該車両がピットレーンを離れる前に再度取り付けられなければならない。

上述に挙げられていない作業については、当該チームが書面による要請を行い、FIAテクニカルデリゲートの承認を得られる場合のみ着手することができる。チームが装着を望むすべての交換部品は、設計集合体として、慣性および機能がオリジナルと類似していることが明らかでなければならない。取り外された部品は、すべてFIAにより保持される。

しかしながら、チームが予選の間および／あるいは決勝スタート前のグリッド上で部品交換を希望する場合には、テクニカルデリゲートにまず許可を求めることなく交換作業を行うことができる。ただし、当該チームにとって、許可を求める時間があるならば許可が得られることを確信するのが妥当であり、破損あるいは損傷したパーツが当該車両担当の車検員に常に完全に視認できる状態であることを条件とする。

- 34.3 予選の終了時点で、少なくとも6台の車両が無作為抽出で選ばれ、さらに検査が行われる。選ばれたことが伝えられたなら、当該チームは車両を直ちにパークフェルメへ移動しなければならない。
- 34.4 予選セッション終了後3時間半以内に、その予選に使用された（あるいは使用されようとしていたがピットレーンを出ることができなかった）すべての車両は、翌日まで安全に保たれることを確実にするため、覆いをかけられ、FIAの封印実施に備えなければならない。マーケティング目的のため、この期限はFIAテクニカルデリゲートに事前に書面による合意をもって、各競技参加者の車両1台について最大2時間延長できる。しかしながら、予選セッション終了後3時間半以降は車両への作業はいかなるものであっても一切実施できない。

車両がひと晩カバーで覆われている間、暖めておくための装置を取り付けることができる。

- 34.5 フォーメーションラップの開始5時間前に、封印およびカバーを外すことが認められるが、車両にはレースのスタートまでパークフェルメ条件が適用される。
- 34.6 競技参加者はパークフェルメ条件下にある車両の一部を改造すること、あるいはサスペンションのセットアップの変更を行うことはできない。本条に違反した場合、当該ドライバーはピットレーンからレースをスタートしなければならない。第36条2に規定されている手順に従わなければならない。

レース前のパークフェルメにて、車両のサスペンションシステムあるいは空力仕様（フロントウイングを除く）について、何らの変更も行われていないことを、車両検査委員が完全に納得できるよう、物理的査察によって、工具無しでは変更を行うことが不可能であることが明確でなければならない。

- 34.7 パークフェルメ条件が適用されている間の車両に、許されていない作業が行われなかったことを確実にする目的で、各車両につき1名の車両検査委員が割り当てられる。
- 34.8 FIAテクニカルデリゲートの特別合意があれば車両がパークフェルメ条件下にある間でも取り替えることのできる部品のリストがレース前に公開され、すべてのチームに配布される。
- 34.9 各オイルタンクに含まれるオイルの量は、主タンクを除き、決勝レース開始1時間前にFIAに申告しなければならない。

35) グリッド

- 35.1 走路がレースディレクターによりウェットと宣言されない限り、Q1の間、ベスト予選ラップタイムがそのセッションの間に達成されたファステストタイムの107%を超えるドライバー、あるいはタイムを達成できなかったことで除外されたドライバーはすべて、レースに参加が認められない。フリー走行で達成したラップタイムは適当であったなど、例外的な状況下では、競技審査委員会によってその車両のレース参加が認められる場合がある。

このような方法で受け入れられた一切のドライバーは、その他すべてのペナルティが適用された後で、ス

ターティンググリッド最後尾に着く。

このような方法で2名以上のドライバーが受け入れられた場合、P 3の認定順位の順でグリッドに配置される。

35.2 a) グリッドは、以下の通りに配列される：

- i) 最後の8つのグリッドは、Q 1で排除された車両に、その中でも最速の車両を1 9番目として割り当てられる。
- ii) その次の8つのグリッドは、Q 2で排除された車両に、その中でも最速の車両を1 1番目として割り当てられる。
- iii) 前から1 0のグリッドは、Q 3に参加した車両に割り当てられ、最高タイムを記録したドライバーが、前年に開催された時のポールポジションのグリッド位置からスタートすることとなるが、新規開催のサーキットにおいては、F I Aセーフティードリゲートによってその位置が決定される。

Q 1、Q 2、またはQ 3で2名以上のドライバーが同タイムの場合には、そのタイムを先に達成したドライバーが優先される。

選手権のエントリー車両台数が2 6台に満たない場合は、第3 3条1に従い上記の条文に適切な修正を加える。

b) Q 2、またはQ 3で2名以上のドライバーがタイムを出せなかった場合、そのドライバーは以下の順に整列される：

- i) 計測周回に出走し、予選タイムを達成することを試みたドライバー。
- ii) 計測周回に出走できなかったドライバー。
- iii) ピリオドの間にピットを出ることができなかったドライバー。

c) 上記a) およびb) に従い一旦グリッドが確立されたならば、当該複数ドライバーに対しグリッドポジション・ペナルティが違反を犯した順に科せられる。予選の後で第2 3条3 e) または2 3条5 a) のもとで複数のドライバーがペナルティを受けた場合、パワーユニットまたはギアボックス交換が実施されたことをテクニカルドリゲートに最初報告したチームのドライバーが優先される。

d) 第2 3条3 e) または2 3条5 a) のもとでペナルティを受けた一切のドライバーは、理由のいかんを問わず予選タイムが抹消されたすべてのドライバーに優先する。

2名以上のドライバーが上記b) あるいはd) のひとつのカテゴリーに当てはまる場合のグリッド配列は、予選の前のピリオドで認定された順とし、Q 1の場合はP 3で認定された順とする。

35.3 スターティンググリッドがフォーメーションラップ開始の最低4時間前に発表される。車両がスタートできない（あるいはスタートする準備ができないと考える十分な理由がある）競技参加者は、すべてその理由のいかんに関わらず、競技審査委員会にその旨をできるだけ早く、いかなる場合にも少なくともフォーメーションラップ開始の1時間1 5分前までには、伝えなければならない。もし1台以上の車両が出場を取り消した場合には、グリッドは1順次位置をつめるものとする。最終スターティンググリッドはフォーメーションラップ開始の1時間前に発表される。

35.4 グリッドは1×1のスタッガードフォーメーションとし、グリッドの列は1 6m離すこととする。

3 6) スタート手順

第39条16に定める手順を使用する必要がない限り、以下の手順が使用される。

- 36.1** フォーメーションラップ開始30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グリッドにつきエンジンを切って停止する。

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中にピットにストップしたドライバーの車両は、当該ドライバーのガレージから出た場合にのみトラックに復帰でき、ピットストップ位置からはそれを行うことはできない。

この時ピット出口に行こうとするすべてのドライバーは一定の速度で一定のスロットルで進まなければならない。これは、ドライバーが自己のガレージからピット出口へ進もうとしている、あるいはレコニザンスラップの間でピットレーンを通過する場合のいずれであってもピットレーン全域に適用される。

レコニザンスラップを完了せずグリッドに自力で到着しない一切の車両は、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。

- 36.2** フォーメーションラップ開始予定の22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。

フォーメーションラップ開始予定の20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、ピットレーン出口に自力で到達することを条件としてピットレーンからスタートできる。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、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** スタートの接近は、フォーメーションラップの開始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。

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、チームの技術スタッフを除き、全員がグリッドから退去する。

- 36.4** 3分前シグナルが提示された時、グリッドにいるすべての車両は、ホイールを装着していなければならない。このシグナル後のホイールの取り外しはピットレーンで、またはレース中断の間グリッドでのみ許される。

3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38条3d)に規定されるペナルティが科せられる。

- 36.5** 1分前シグナルが提示されたら、エンジンを始動し、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秒前シグナルが出された後で、いかなるチーム員あるいはチーム器材がグリッド上に残っている場合、当該車両のドライバーは第36条2項に明記されているように、ピットレーンからレースをスタートしなければならない。ピットレーンからレースをスタートできなかったドライバーには第38条3項(d)のペナルティが課される。

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、グリッドを離れることのできる残りの車両が出発した後に、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。

上述のいずれの場合も、イエローフラッグを持ったマーシャルが当該車両の後方に立ち、後ろのドライバーに警告を与える。

- 36.6 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フォーメーションラップを開始する。

グリッドを離れる際すべてのドライバーは、ポールポジションを通過するまで、ピットレーンの速度制限を遵守しなければならない。

マーシャルはグリッドを離れることのできた車両が出発した後、直ちにグリッドに残っている車両を最短経路を通ってピットレーンに押し戻すよう指示を受ける。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ず、マーシャルの指示に従わなければならない。

- 36.7 このフォーメーション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。

- 36.8 フォーメーションラップ中の追い越しは、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。このようにして遅れたドライバーで、最初のセーフティカーラインに到達する前に自己の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、ピットレーンに侵入し、第36条2に規定されたとおりにピットレーン終点よりスタートしなければならない。

ピットレーンに進入することができなかったドライバーが、最初の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せていなかった場合、当該ドライバーには第38条3項(d)に基づくペナルティが課される。

- 36.9 車両がフォーメーションラップ終了後（あるいは複数ラップ後、第39条16および42条5参照）スターティンググリッドに戻ったら、それぞれのスターティンググリッドにエンジンをかけたまま停車しなければならない。

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。

- 36.10 決勝レーススタートの間、FIAセーフティデリゲートに特に許可を得ていない限り、ピットウォールは、第22条13で認められるチーム員、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。

- 36.11 フォーメーションラップ終了時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のドライバーは、直ちに両腕を頭上に高く挙げ、その列担当のオフィシャルは、直ちにイエローフラッグを振動表示する。レースディレクターがスタートを中止さ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。

追加のフォーメーションラップを完了するためにグリッドを離れた際に、すべてのドライバーは、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。

チームはその後、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) スタートするのを遅延させる必要がある他の問題が生じた場合（下記c）参照）、ドライバーは上記a)に定める追加のフォーメーションラップを行うよう求められる。スタートの中止の原因となり、次に追加のフォーメーションラップを行うことができるドライバーは、周回終了時点でピットレーンに入り、レースを第36条2に定める通りにスタートしなければならない。ピットレーンからレースをスタートできなかったドライバーには第38条3（d）のペナルティが課される。

- c) 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、以下の処置がとられる。

- i) 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。エンジンは停止すること。チームは公式メッセージ送信システムにより遅れが生じる可能性を知らされる。一旦スタート時刻が知らされたならば、5分前の警告が出される。

このような遅延の間、グリッド上でのタイヤ交換は認められない。

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。

- ii) 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。
- iii) 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。
- iv) 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。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。

36.12 本規則第36条11が適用され、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も、それにかかわらずそのレースは選手権の1戦とみなされる。

36.13 以下を犯したと判定される一切のドライバーには第38条3 c)あるいはd)のペナルティが科せられる:

a) スタート合図信号が与えられる前に動きだしたと、FIAが認可し提供した各車に取り付けられているトランスポンダーが判定した、あるいは;

b) スタート合図信号が与えられた後に、最初にグリッド位置から動いた瞬間をトランスポンダーが検出できないように、スタートグリッドに自分の車両を配置した。

36.14 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チーム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、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、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、中断ライトがライン上で提示され、遅延予定に関する情報が公式メッセージ送信システムに提示されすべてのチームに通知される。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。

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。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。

38) レース中の事件

- 38.1 レースディレクターは一切のトラック上の事件、本競技規則あるいは国際モータースポーツ競技規則の違反の疑い ("事件") の報告を競技審査委員会に対し行うことができる。検討され、調査の実施に進むか否かを決めるのは競技審査委員会の裁量に委ねられる。
競技審査委員会は、委員会自身が気づいた事件をも調査することができる。
- 38.2 a) 事件に関係しているドライバーにペナルティを科すかどうかの決定は、競技審査委員会の裁量に任せられる。
競技審査委員会にとって、当該ドライバーが完全にあるいは圧倒的にその事件について咎められることが明らかでない限り、ペナルティは科されない。
- 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チームに伝えるメッセージが、公式メッセージ送信システムにより送信される。
そのようなメッセージがレース終了後60分以内に告示されることを条件に、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。
- 38.3 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つを科すことができる：
- a) 5秒間のタイムペナルティ
ドライバーはピットレーンに進入し、自己のピットの停止位置に最低でも5秒間停止した後、レースに復帰しなければならない。ただし、当該ドライバーがレース終了前にピットストップを1度も行わないのであれば、ピットで停止しないことも選択できる。その場合は、当該ドライバーのレース経過時間に5秒が加算される。
- b) 10秒間のタイムペナルティ
ドライバーはピットレーンに進入し、自己のピットの停止位置に最低でも10秒間停止した後、レースに復帰しなければならない。当該ドライバーはそれでもなお、レース終了までにそれ以外のピットストップを行わないのであれば、停止しないことを選択することができる。その場合、ペナルティの10秒は当該ドライバーのレース経過時間に追加される。
- 上記の両方の場合とも、当該ドライバーは、次にピットレーンに進入した時にペナルティを実施しなければならない。疑義を避けるために、これにはVSCあるいはセーフティカー手順が使用されている間にドライバーが行う一切の停止が含まれる。
- 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、自己のピットの停止位置に最低でも10秒間停止した後、レースに復帰しなければならない。

上述の4種のペナルティのいずれかがドライバーに科され、当該ドライバーがレースリタイアによりそのペナルティに服することができない場合、競技審査委員会はそのドライバーの次回参加競技会でグリッド位置を下げるペナルティを科することができる。

しかしながら、上述の4種類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科せられることになった場合には、下記の第38条4 b) は適用されず、上記 a) の場合は5秒が当該ドライバーのレース経過時間に加算され、上記 b) の場合は10秒加算され、上記 c) の場合は20秒加算され、上記 d) の場合は30秒加算される。

e) タイムペナルティ

f) 戒告

g) 当該ドライバーの次の競技会にて、グリッド位置をいくつか下げる。

上記7種類のペナルティのうち、いずれかが科せられた場合、控訴することはできない。

h) 競技失格

i) 当該ドライバーの次の競技会から出場停止

38.4 競技審査委員会が、第38条3 a)、b)、c) あるいはd) のペナルティの何れかを科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、科せられたペナルティの通告書を競技参加者に手渡し、その情報が公式メッセージ送信システムにも告示されすべてのチームが知らされることを確実にする。

b) 上記第38条3 a) およびb) の場合を除き、競技審査委員会の決定が公式メッセージ送信システムにて当該チームに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38条3 d) のペナルティの場合は自己のガレージ向かい、タイムペナルティとして科せられた時間の間、自己のピットストップ位置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、VSC手順が使用されている場合あるいはセーフティカーが出動した後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またはVSC手順の間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) 上記第38条3 a) またはb) のペナルティを受けて車両がピットレーンに止まっている間は、車両がペナルティ時間の静止をし終えるまでは車両に作業を行うことは禁止される。

d) 上記第38条3 d) のタイムペナルティを受けて車両がピットレーンに止まっている間は、車両に作業を行うことは禁止される。ただし、エンジンが停止し再スタートに何らかの作業が必要な場合は、ペナルティの時間が経過した後に実施することができる。チームがエンジンを始動できない場合、当該車両はそのドライバーのガレージでのみ作業を行うことができる。

e) 第38条4 b)、c)、またはd) に違反し、不履行があった場合には、当該車両は失格とされる場合がある。

39) セーフティカー

39.1 FIAのセーフティカーを、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。

39.2 フォーメーションラップのスタート時間より50分前から、セーフティカーがピットレーンを離れグリッ

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39条16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。

39.3 競技長の指示により、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または走路付近にいる状態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。

39.4 セーフティカー出動の命令が下された場合、公式メッセージ送信システムにより「"SAFETY CAR DEPLOYED"（セーフティカー出動）」というメッセージが全チームに送信され、すべてのFIA灯火パネルには"SC"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。

39.5 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。

39.6 セーフティカーはオレンジ色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トラックに合流する。

39.7 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。「"SAFETY CAR DEPLOYED"」のメッセージが公式メッセージ送信システムによりすべてのチームに送信された時点から各車両が第1セーフティカーラインを2回目に通過する時まで、ドライバーが十分に減速して走行することを確実にするため、ドライバーは、各マーシャルセクターについて少なくとも1回は（マーシャルセクターは、各FIA灯火パネルの間の走路の区画と定義される）、FIA ECUが設定した最低タイム以上をかけて走行していなければならない。さらに、セーフティカー出動の後、1周目あるいは2周目を終了してピットレーンに入る一切のドライバーは、ピットレーンに入る第1セーフティカーライン地点でFIA ECUにより設定された最低タイムより上でなければならない。

競技審査委員会は、上記に求められる最低タイム以上での走行をできなかった一切のドライバーに、第38条3項a)、b)、c) またはd) のいずれかのペナルティを課することができる。

39.8 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、車両が最初に第1セーフティカー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39条15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) 下記第39条12あるいは39条16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（下記第39条11参照）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。

39.9 競技長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い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。

39.10 下記第39条12項の場合を除き、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、レース先頭車両は、セーフティカーの後方車両10台分以内の車間距離を保たなければならない（下記第39条13の場合を除く）。

39.11 特定の状況下で、競技長は競技車両および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、ピットエントリー開始前にピットレーン使用の合図が表示され、すべてのチームは公式メッセージ送信システムにより知らされる。すべての車両はその後ピットレーンに進入し、そこを通過し走路に再合流しなければならない。しかしながら、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。ピットレーンに入る要請があったにも関わらずそれを怠ったドライバーには、第38条3c)のペナルティが科される。

競技車両およびセーフティカーがピットレーンを使用するよう要請された場合を除き、セーフティカーが出動中、タイヤ交換の目的でない限り、いかなる車両もピットへ進入することはできない。

39.12 競技長がそうすることが安全であると判断し、公式メッセージ送信システムにより「**"LAPPED CARS MAY NOW OVERTAKE"**（周回遅れ車両は追い越し可）」のメッセージがすべてのチームに送信された場合には、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（リードラップ）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。これは、セーフティカーが出動した後で、第1セーフティカーラインを2回目に超えた周回の終了時点でラインを越えた時に周回遅れとなっていた車両にのみ適用される。

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した後、追い越しをすることなく適切な速度でコースを進み、セーフティカー後方の車両隊列の最後尾につくようあらゆる努力をする。先頭車両と同一周回にいる車両は、追い越されている間、それが安全に遂行されるよう、レーシングラインを離れることが避けられない場合でない限り常にレーシングラインにとどまっていなければならない。競技長がセーフティカーの存在が引き続き必要であると判断しない限り、最後に追い越された車両が先頭車両を追い越したら、セーフティカーは次の周回の終了時点でピットへ戻る。

競技長が、コース状況が追い越しに適さないと判断した場合には、「**"OVERTAKING WILL NOT BE PERMITTED"**（追い越し不可）」のメッセージが公式メッセージ送信システムにより全チームに送信される。

39.13 競技長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）」のメッセージが公式メッセージ送信システムにより全チームに送信され、セーフティカーはすべてのオレンジ色の灯火を消す。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チーム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。

- 39.14 セーフティカーが出勤中の各周回は、レース周回として数えられる。ただし、第39条16に規定される手順が実行される場合の1周目を除く（第5条3も参照）。
- 39.15 セーフティカーが最終周の開始時点になってもまだ出勤中である時、あるいは最終周で出勤することになった時、最終周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。
- 39.16 予定時刻に走路の状態がレーススタートに適していないとみなされる場合、フォーメーションラップをセーフティカーの先導によりスタートする場合がある。この場合、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フォーメーションラップがスタートすることをドライバーに知らせる合図である。同時に公式メッセージ送信システムにより全チームにこれが確認される。

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。セーフティカーはレースに適した状況となるまで介入を続ける。

ピットレーンからスタートする車両は、全隊列がピットレーン出口を最初に通過し終えた後で、フォーメーションラップに合流することができる。そのような車両はすべて、フォーメーションラップをすべて走破することができるが、セーフティカーがピットに戻った後にピットレーンに入り、レースをピットレーン終点に到着した順でそこからスタートしなければならない。このような状況でピットレーンに進入し、ピットレーンを離れる前にタイヤの仕様（含む複数）を変更したドライバーには、第38条3 d) のペナルティが科される。

フォーメーションラップ中にピットレーンに入ったそれ以外の車両は、走路に合流することはできるが、セーフティカーがピットに戻った後にピットレーンに入り、レースをピットレーン終点に到着した順でそこからスタートしなければならない。このような状況でピットレーンに進入し、ピットレーンを離れる前にタイヤの仕様（含む複数）を変更したドライバーにも、第38条3 d) のペナルティが課される。

セーフティカー先導で周回中、追い越しは、以下の状況でのみ許される：

- 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、あるいはフォーメーションラップ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、セーフティカーがピットに戻る周回で、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、全隊列がレーススタート後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。

セーフティカーがピットに戻る周回で第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場合に、ピットレーンに入らないドライバーには、第38条3 d) のペナルティが課

される。

競技長がセーフティカーを呼び出すことが安全であると判断すると、公式メッセージ送信システムを介してすべてのチームに「STANDING START (スタンディングスタート)」というメッセージが送信され、すべてのFIAライトパネルに「SS」と表示され、セーフティカーのオレンジ色のライトが消される。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チーム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。

セーフティカーが一旦ピットレーンに入ったならば、ピットレーンからスタートを求められる車両を除くすべての車両はグリッドに戻らなければならない、各自のグリッド位置につき、第36条9から第36条13に来てされている手順に従わなければならない。

セーフティカー先導によるフォーメーションラップが数周実施された後、走路の状態がスタンディングスタートに適切でないと見なされた場合、公式メッセージ送信システムを介してすべてのチームにメッセージ「ROLLING START (ローリングスタート)」が送信され、すべてのFIAライトパネルに「RS」と表示され、セーフティカーのオレンジ色のライトが消される。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チーム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エントリーに近づくにつれて、FIAのライトパネルは消灯し、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。

セーフティカー先導によるフォーメーションラップが数周実施された後、走路の状態がレーススタートに適切でないと見なされた場合、"START PROCEDURE SUSPENDED" (スタート手順一時中断) のメッセージが公式メッセージ送信システムによりすべてのチームに送信され、全車はセーフティカーの後方でピットレーンに入らなければならない。その後第41条および42条に定める手順が実施され、スタンディングスタートはなされない。

40) バーチャルセーフティカー (VSC)

- 40.1 競技長の指示により、プラクティス走行 (フリー走行、予選) あるいはレースを中立化するためにVSC手順が開始される場合がある。
通常VSCが使われるのは、走路のいずれかの区間で二重の黄旗の振動表示が必要とされ競技参加者あるいは競技役員が危険に晒されている可能性があるが、セーフティカーを出動させることが正当化されるほどの状態ではない場合である。
- 40.2 VSC手順開始の指令が出されると、"VSC DEPLOYED"のメッセージが公式メッセージ送信システムにより全チームに送信され、FIAのすべての灯火パネルに"VSC"と表示される。
- 40.3 VSC手順が使用されている間、一切の車両は不要に遅くあるいは不規則な動きで、またはその他のドライバーもしくは一切の他者を危険に晒すような方法で運転されてはならない。これは、一切のそのような車両が、走路、ピット入り口あるいはピットレーンのいずれで運転されている場合にも適用される。
- 40.4 レース中に開始された場合、VSC手順が使用されている間は、タイヤ交換の目的以外で、車両はピットに進入することはできない。
- 40.5 すべての競技車両は減速し、各マーシャルセクターについて少なくとも1回は (マーシャルセクターは各FIA灯火パネルの間の走路の区画と定義される)、FIA ECUが設定した最低タイム以上をかけて

走行していなければならない。さらに、VSC手順が使用されている間にピットレーンに入る一切のドライバーは、ピットレーンに入る第1セーフティカーライン地点でFIA ECUが設定した最低タイム以上でなければならない。

FIA灯火パネルが緑色に変わった時も、すべての車両はこの最低タイム以上でなければならない（下記第40条7参照）

レース中に開始された場合、競技審査委員会は、上記の最低タイム以上での走行をできなかった一切のドライバーに、第38条3項a)、b)、c) またはd) のいずれかのペナルティを課すことができる。

- 40.6 下記a)～d) に挙げられる場合を除き、VSC手順が使用されている間は、いかなるドライバーも他車を走路上で追い越すことはできない。

例外は：

- a) ピットへ入ろうとしている時、第1セーフティカーラインに到達した後、走路に残っているその他の車両を追い越すことができる。
- b) ピットを出ようとしている時、第2セーフティカーラインに到達する前で、ドライバーは走路にいるその他の車を追い越すことあるいは追い越されることができる。
- c) ピット入り口、ピットレーンあるいはピット出口にいる場合、ドライバーはその3箇所のうちの1箇所にいるその他の車両を追い越すことができる。
- d) 明らかな問題が発生して低速で走行する一切の車両がある場合。

- 40.7 競技長がVSC手順を終了させることが安全であると判断した場合、"VSC ENDING"のメッセージが公式メッセージ送信システムにより全チームに送信され、その後10秒から15秒後の任意の時にFIA灯火パネルに表示されている"VSC"が緑色に変わり、ドライバーは即時セッションあるいはレース継続をすることができる。30秒後、緑色のライトが消される。

- 40.8 VSC手順が進行中に完了されるレース中の各周回は、レースラップとして算入される。

4.1) レースの中断

- 41.1 競技参加者あるいは競技役員に、走路上を走行する車両による危険が差し迫っている場合、セーフティカー後方であっても競技長が安全を確保できる余地がないと判断する場合、レースは中断される。

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、また中断ライトをライン上において提示することを命ずる。

- 41.2 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、そして全車はピットレーンまでゆっくりと進む。ピットレーンに最初に到着した車両は、直接ピット出口へとファーストレーンを使用して進み、その他すべての車両は最初の車両の後ろに一列に整列する。

- 41.3 コースが閉鎖されたことによりピットレーンに戻ること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。

加えて、レースが中断された時点でピットレーンあるいはピット入口にいたすべての車両は、レースが中断される前に占めた順序に配列される。レースが中断されたときにガレージ内にいた一切の車両は、ファーストレーンで整列する車両の後ろに、そこに到達した順番に配置される。このような車両はレースが再開されたときにピットレーンから出ることを許されるが、セーフティカーが戻ったときにピットレーンに再び入らなければならない、最後の車両が再スタート後にピット出口を通過してからのみレースに復帰できる（第42条8も参照）。

いかなる場合にも、順序は、すべての車両の位置を決定することが可能な最終時点のものを採用する。すべてのそのような車両は、その後レースを再開することを許される。

セーフティカーが、その後ファーストレーンの車両列の先頭に進み出る。

414 レース中断の間は、

- a) レースも計時システムも停止することはない。しかしながら、第5条3に従いレース中断の時間は、2時間の最大時間に追加される。
- b) 車両が一旦赤旗ライン後方に停止したならばファーストレーン上で、作業を行うことができるが、この場合の作業は、次の i) から ix) に制限され、それがレースの再開の妨げとなってはならない。
 - i) エンジンをかけること、および準備に直接関連することのすべて
 - ii) 圧縮ガスの追加 (F 1 技術規則の第4条4参照)。
 - iii) 許可される冷房および暖房装置の取付けあるいは取り外し
 - iv) 前後のブレーキ周辺のエアダクトの変更
 - v) ラジエーターダクトの変更
 - vi) ドライバーの快適性のための変更
 - vii) ホイールおよびタイヤの変更
 - viii) 純粋な事故損傷の修繕。そのような損傷を受けた部品を含んだ組み立て品の交換を含む。
 - ix) フロントウイングの空力セットアップは既存の部品を使用して調整できる。いかなる部品も、追加、取り外し、あるいは交換できない。
- c) ピットレーン上には、チーム員とオフィシャルのみが立ち入りを認められる。

415 FIAにより要請されない限り、車両は、レースが中断されている間、ファーストレーンから移動することはできない。車両がファーストレーンからピットレーンのその他いずれかの部分に移動された一切のドライバーに、第38条3項 c) のペナルティが科せられる。

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 2) レースの再開

- 421 遅延はできる限り早く保たれ再開の時刻がわかると直ちに、すべてのチームは公式メッセージ送信システム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。
- 422 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。
- 423 3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車両がファーストレーンから移動された場合、またレースのさらなる中断の間のみ許される。

3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、あるいはレースが再開された後でピットレーンを離れる前にホイールのいずれかを交換した車両はすべて、第38条3 d) に規定されるペナ

ルティが科せられる。

2分前シグナルの時点で、レースが中断された時点で先頭車両に周回遅れとされていたすべての車両に加え、セーフティカーと先頭車両の間にいるすべての車両は、ピットレーンを出て、追い越しをすることなくもう1周を完了することが認められ、レースが再開されたときにピットレーンを離れたセーフティカーの後方の車両隊列に着く。

- 424 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。チーム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ファーストレーン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、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スロー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脇に立ち、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を出ることのできない一切の車両を追い越すためにファーストレーンを出ることができる。
- 425 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：
- 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24条41)を参照。
 - 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。
 - さらに介入が必要な事件が重ねて発生している。

グリーンライトが点灯すると、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、車両10台分以内の車間距離以下を保って続かなければならない。

- 426 追い越しは、以下の場合にのみ許される：

- ファーストレーンでその位置を離れる際に、あるいはセーフティカー後方での周回中に遅れてしまったドライバーは、セーフティカーがピットに戻る周回において第1セーフティカーラインに到達する前であることを条件に当初のスタート順を取り戻すために追い越しすることができる。そのようにできなかったドライバーはピットレーンに再び入らなければならず、レース再開後に全隊列がピットレーン終点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。

セーフティカーがピットに戻る周回において第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場合に、ピットレーンに再進入しなかった一切のドライバーには、第38条3d)に基づくペナルティが課せられる。

- ドライバーは、ファーストレーンでその位置を離れる際に遅れてしまった車両を追い越すために、ファーストレーンを出ることができる。

ファーストレーンから押された車両のドライバーは、上記第42条4に従い、レースが中断される前の順序を再確立するために追い越しをすることはできない。

- 427 競技審査委員会の意見により、この周回(含複数)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38条3c)あるいはd)の何れかのペナルティが科せられる。

- 428 競技長がセーフティカーを呼び出すことが安全であると判断すると、公式メッセージ送信システムを介してすべてのチームに「STANDING START (スタンディングスタート)」というメッセージが送信され、すべてのFIAライトパネルに「SS」と表示され、セーフティカーのオレンジ色のライトが消される。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をチーム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。

セーフティカーが一旦ピットレーンに入ったならば、レース中断の時点で自己のガレージに留まっていた車両（第41条3参照）を除くすべての車両はグリッドに戻らなければならない、各自のグリッド位置につき、第36条9から第36条13に規定されている手順に従わなければならない。

- 42.9** セーフティカー先導によるフォーメーションラップが数周実施された後、走路の状態がスタンディングスタートに適切でないと見なされた場合、公式メッセージ送信システムを介してすべてのチームにメッセージ「ROLLING START（ローリングスタート）」が送信され、すべてのFIAライトパネルに「RS」と表示され、セーフティカーのオレンジ色のライトが消される。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チーム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エントリーに近づくにつれて、FIAのライトパネルは消灯し、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。

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。

- 42.10** セーフティカー先導によるフォーメーションラップが数周実施された後、走路の状態がレーススタートに全く適切でないと見なされた場合、“RE-START PROCEDURE SUSPENDED”（再スタート手順一時中断）のメッセージが公式メッセージ送信システムによりすべてのチームに送信され、全車はセーフティカーの後方でピットレーンに入らなければならない。その後第41条および42条1-7に定める手順が実施され、スタンディングスタートはなされない。

- 42.11** 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。

4.3) フィニッシュ

- 43.1** レース終了の合図は、第5条3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ライン上で表示される。

- 43.2** 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、または規定の時間が経過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。

- 43.3** 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、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、定められたコースを通過して直接レース後のパークフェルメに進むものとする。

第22条4および上記についての例外は、優勝ドライバーがパークフェルメに到着する前に優勝を祝う行為を行う場合で、その行為は以下であることが条件とされる：

- a) 安全に配慮し、その他ドライバーやオフィシャルを危険にさらすことなく実施される。
- b) 当該ドライバーの車両の合法性に疑義を生じない。

c) 表彰式典を遅延させない。

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、マーシャルの管理のもと、パークフェルメへ移動される。

4 4) 決勝レース後のパークフェルメ

- 44.1 決勝レース後の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。
- 44.2 パークフェルメを使用する場合は、パークフェルメ規則が、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。
- 44.3 パークフェルメは、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。

4 5) 順位

- 45.1 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、または妥当な場合にはスタート2時間後（第5条3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。
- 45.2 走行周回数が、優勝車両の周回数の90%（端数切捨）に達しない車両は順位の認定を受けられない。
- 45.3 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 6) 表彰式および競技会後の記者会見

- 46.1 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コンストラクターの代表者は、付則3で定める表彰式次第に従って、ポディウムにおける表彰式に出席しなければならない（モナコを除く）。また、その直後、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。

2017年12月19日付

「2018 FIA FORMULA ONE SPORTING REGULATIONS」仮訳

付 則 1

競技会の90日前にFIAに要求される情報

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. 決勝レースのスタート時刻（F1委員会の常設事務局により合意されたもの）
5. 照会先の住所、電話番号、ファックスおよびテレックス番号
6. 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
 - ・レース周回数
 - ・周回方向（時計回りか逆時計回り）
 - ・ラインに対するピットレーン出口の位置
7. 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
 - ・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
 - ・優勝者記者会見室
8. トロフィーおよび特別賞典のリスト
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

パートB

1. FIA競技審査委員
2. レースディレクター
3. セーフティーデリゲート
4. パーマネントスターター
5. メディカルデリゲート
6. テクニカルデリゲート
7. プレスデリゲート
8. 審査委員アドバイザー
および指名があれば、
9. FIA会長代行
10. オブザーバー
11. セーフティーカーのドライバー
12. メディカルカーのドライバー

付 則 2

国際自動車連盟 FIA フォーミュラ1世界選手権エントリーフォーム

申請者

正式会社名
 法人の国籍
 登録番号
 法人設立日
 所在国名
 登録事務所
 事業所所在地 (含む 電話、ファックス番号、Eメールアドレス)
 役員名
 チーム代表者
 チームマネージャー
 独占的権限を有する承認された代表者 氏名および肩書き

エントリーコンストラクター詳細

競技参加者ライセンス番号および発行元
 チーム名 (シャシーの名称を含むものとする)

我々はこちらに、以下の車両およびドライバーの登録をもって、【 】年FIAフォーミュラ1世界選手権の参加申請をし、すべての各競技大会に参加することを約束いたします：

- i) 以下に記載される車両の銘柄を競技規則第6条2の目的に添い登録する
 シャシー名
 エンジン銘柄
- ii) 以下に記載されるドライバーを競技規則第8条2e) および26条1の目的に添い登録する
 ファーストカーのドライバー[あるいは*]
 ライセンス番号、および発行元
 セカンドカーのドライバー[あるいは*]
 ライセンス番号、および発行元
 (該当する場合にのみチェック)

[]* 我々は本申請書によりファーストカーのドライバーの氏名を登録いたしたく、その目的のために競技規則第13条2e)の条文に従う義務を負うことに明らかに合意いたします。

[]* 我々は本申請書によりセカンドカーのドライバーの氏名を登録いたしたく、その目的のために競技規則第13条2e)の条文に従う義務を負うことに明らかに合意いたします。

我々は、国際モータースポーツ競技規則、F1技術規則およびF1競技規則に定める規定を熟読し理解していることを確認致します。我々は、それら規則(ならびにそれらの補足あるいは改定されたもの)に従う義務を負うことに合意し、自身はもとより、FIAフォーミュラ1世界選手権に我々が参加することに関係するすべての人に代わって、それらの規則を遵守することに合意します。

我々はこのエントリーフォームを検証し、記載されていることが事実であり、正確かつ完全であることを宣言し、この申請書が関わる年度の前年11月30日までに、FIAに付則7に従い算出されたエントリーフィーを支払うことを約束します。変更が生じた場合には、エントリーの再検討を受けるために、かかる変更が生じた後7日以内にFIAに書面をもって通知しなければならないと理解しそれに同意します。

署名

署名者の活字体氏名

署名者は以下の申請者を代表して署名できる正式な承認を得た人物である。

申請者の活字体正式名称

日付

FIA記入欄

第1ドライバー スーパーライセンス番号

第2ドライバー スーパーライセンス番号

承認日

付 則 3

表 彰 式

1. 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。

トロフィーはポディウムの片側に置かれた1つのテーブル上に陳列されなければならない。シャンパンは台座に置かれなければならない。

b) 旗

オリンピック形式の「フラットフラッグ」を用いること。ポディウム構造の後方に、旗係員用の最低50cmの空間がなければならない。

c) 床

ポディウムおよび踏み段は緑色あるいは紺青色のカーペット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チームの国歌が吹奏される。ドライバーとチームの国籍は、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5.2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。これは授与者がポディウムを去るまで開始されるべきではない。
- d) 表彰式の実況解説がTVカメラ用の台から一般公衆に向けて放送されること。

4. トロフィー

表彰式の間には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) 優勝コンストラクター代表者
- c) 2位のドライバー
- d) 3位のドライバー

トロフィーは従来からのカップの形態でなければならず、ASNにより供給され以下を提示すること：

- a) FIAフォーミュラ1世界選手権の正式ロゴ
- b) 競技会の正式名称
- c) ドライバーの順位

トロフィーの高さは：

- a) 優勝者およびコンストラクターのトロフィー；50cm以上65cm以下
- b) 2位および3位のドライバーのトロフィー；35cm以上45cm以下

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(添付デザイン画参照)

- a) トロフィー授与のため3名のみがポディウムに上がる。例外的な状況でのみ、式典長がこの数を4名に増員することができる。
- b) 警官、ボディガード、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TVおよび公衆への実況解説者に、トロフィー授与者の氏名を告知する。
- d) 式典長はポディウムのトロフィーの置かれた側にいなくてはならない。トロフィー授与者はその逆側にいる。式典長はトロフィー授与者にそれらを手渡す。

6. テレビ

TVカメラの理想的位置は、ポディウムと同じ高さの真向かい側である。いかなる場合もTVカメラマンはポディウムに上がってはならない。

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。

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製造者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、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。

8. ユニラテラルルーム

ユニラテラルルームはポディウムと隣接していなければならない。式典長はドライバーが表彰式後直ちにそこへ移動するのを見届ける。会見室は適切な(気温が25℃を上回る場合はエアコンでの)換気がなされること。

9. 記者会見

TV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。

10. 水+タオル

パークフェルメには水の入ったボトルを3本用意しておかなければならない（識別の印なし）。

ユニラテラルルームには水の入ったボトルを3本用意しておかなければならない（識別の印なし）。

ユニラテラルルームにはタオル3枚を用意しておかなければならない。

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。

11. 表彰式典礼(モナコを除く)

優勝ドライバー賞典の授与は国家元首、あるいは主催国の首相、もしくはFIA会長が行う。当該人物が参加不可能な場合は、主催国でそれに匹敵する人物、あるいは国際的高官が招かれるべきである。これら人物が不可能な場合、優勝者トロフィー授与のためにASN会長が招致される。

コンストラクター賞典の授与は、大会名称権を有するスポンサーの正式代表者が行わなければならない。当該スポンサー代表者が欠席の場合、式典長は適切な人物を選出する。

2位および3位のドライバーへの賞典授与は、現地の事情により（優勝ドライバーへの賞典授与とは）別の高官の出席が求められているのでなければ、ASN会長が行わなくてはならない。追加の高官の招致がある場合は、その高官が2位の賞典を、ASN会長が3位の賞典を授与する。ASN会長の出席が不可能であるか、あるいはすでに優勝ドライバーへの授与者となっている場合、式典長が適切な代行人物を選出する。

表彰式に招致される人には、従うべき式次第に関する明確な指示のなされた招聘状が出されること。

付 則 4

2017-2020年パワーユニット公認

- 1) 2017-2020年の期間に選手権でチームが使用するためのパワーユニットを公認する予定の一切の製造者は、パワーユニット公認書類一式（ドシエ）を当該年の2月28日（当日含む）までにFIAに提出しなければならない。
- 2) 公認書類一式には以下が含まれていなければならない：
 - a) F1技術規則付則2の表内の競技規則付則4（“App.4 Sporting Regs”）の欄に“INC”で表示されているすべての部品の詳細。
 - b) 本規則付則9 a) 項にて求められるすべての書類。
- 3) パワーユニットは、完全な公認書類一式が当該製造者により提出され、FIAから承認を得ることにより、当該チームに対して公認される。そのような承認は公認書類一式の提出より14日以内になされる。
- 4) パワーユニットの公認は、FIAによる承認の日から開始し次の選手権の初戦開始で終了する最大1シーズンのみ有効となる。
- 5) 各製造者は、供給を予定している各チームに公認書類一式を提出する。1チームに書類は1式のみ提出できる。本競技規則第23条4 b) に従いチームに供給されたパワーユニットに関連する書類を除き、製造者によりチームに提供される書類一式は、FIAがその絶対裁量にて異なるチームのパワーユニット搭載にのみ関連することを合意した部分の相違を除き、そのような相違が車両の性能に大きな影響を及ぼさないことを条件に、いつでも同一のものとする。FIAは（i）その相違がパワーユニットの価格になんら影響がない場合、および（ii）チームがその製造者によって提案されたかかる差異を拒否する場合、本条項の免除を認める。
- 6) 製造者は公認期間の間、その公認済パワーユニットの改造を実施することをFIAに申請することができる。
公認期間中の公認書類一式への一切の変更は、新しいあるいは改造された公認済パワーユニットの競技会での最初の使用の前に、FIAにより承認されなければならない。申請はFIA技術部へ、必要なすべての確認情報を添えて提出されなければならない。実際的である場合は常に、改訂された公認書類一式は公認の要請日の少なくとも14日前に提出されなければならない。
- 7) 2017年から2020年の期間中にパワーユニットの公認を予定している一切の新規パワーユニット製造者は、要請する公認の年の1月1日かそれより前に、上記1) 項および2) 項による公認書類一式に加えて、パワーユニットの予備詳細をFIAに提供しなければならない。提出されたパワーユニットを公認するためには、FIAはその絶対的裁量にて、そのようなパワーユニットがその他の公認済みパワーユニットと公正且つ正々堂々と競争できることについても納得させられなければならない。
- 8) すべてのパワーユニットは、第23条3で要求される封印が取り付けられる状態で引き渡されなければならない。公認されたパワーユニットの製造者と使用者共に、競技会にて使用されるパワーユニットが、対応のパワーユニット公認書類一式に合致していることを立証するため、FIAがその絶対裁量で要求するあらゆる過程段階を踏まなければならない。

付 則 5

ドライバー契約承認委員会規則

(F I Aフォーミュラ1世界選手権に参加の競技参加者専用とする)

付 則 6

1. 競技参加者は、フォーミュラ 1 においてその車両に使用される部品一覧に関して、そのコンストラクターの設計による掲載された部品のみを使用すること。
2. 部品一覧に掲載された部品の設計義務およびその使用の義務は、以下を条件として、競技参加者が第三者（その競技参加者の提携者（Associate）を含む）に掲載部品の設計および／あるいは製造を外部調達するのを妨げるものではない：
 - a) コンストラクターが、フォーミュラ 1 にて競技参加する限り、フォーミュラ 1 においてその掲載部品を使用する専有権を保持している。
 - b) 製造について外部調達する場合、前述の第三者は競技参加者でないこと。
 - c) 設計について外部調達する場合、前述の第三者は競技参加者でないこと、あるいは掲載部品を直接的にも間接的にも一切の競技参加者に対して設計担当をしている関係者でないこと。
 - d) 外部調達手配の一部が第三者による空力テストに関連する場合、本競技規則付則 8 に従って実施され報告されなければならない。疑義を避けるため、一切の関連する制限を受ける風洞実験および制限を受ける CFD シミュレーションは付則 8 の 1.5 項に従って当該競技参加者が指定した風洞施設でなされるか、または付則 8 の 2.5 項に従って当該競技参加者が指定した CFD ハードウェアを使用して実施されなければならない。そのようなテストあるいはシミュレーションは、付則 8 の 3 項の使用制限を競技参加者が遵守しているかどうかの査定に考慮される。
3.
 - a) 競技参加者は別の競技参加者により設計された、部品一覧に掲載の無い部品を使用することができるが、その場合、そのような部品の設計に関わる空力テストが、本競技規則付則 8 に従ってそれらを設計した競技参加者によってのみ実施され報告されなければならない。
 - b) 競技参加者が部品一覧に掲載の無い部品の設計を競技参加者でない第三者に外部調達する場合、そしてそのような手配が空力テストに関連する場合、本競技規則付則 8 に従って実施され報告されなければならない。疑義を避けるため、一切の関連する制限を受ける風洞実験および／あるいは制限を受ける CFD シミュレーションは付則 8 の 1.5 項に従って当該競技参加者が指定した風洞施設でなされるか、または付則 8 の 2.5 項に従って当該競技参加者が指定した CFD ハードウェアを使用して実施されなければならない。そのようなテストあるいはシミュレーションは、付則 8 の 3 項の使用制限を競技参加者が遵守しているかどうかの査定に考慮される。
4. いかなる競技参加者も以下の権利を有することはない：
 - a) 部品一覧に掲載された部品についての情報（データ、設計あるいは図面を含むがそれに限られない）を、別の競技参加者に直接渡す、あるいは別の競技参加者から直接受け取る、または外部実体または第三者を経由して受け渡すこと。
 - b) 部品一覧に掲載された部品について別の競技参加者からの意見、もしくはその他の種のサービスを直接受ける、あるいは別の競技参加者に直接提供する、または外部実体または第三者を経由して受け渡すこと。
5. 部品一覧に掲載の無い部品についての情報を競技参加者が渡す、あるいは受け取る、または競技参加者に関連するいかなる意見、もしくはその他の種のサービスを部品一覧に掲載の無い部品に関して受け渡すことは、その部品一覧に掲載の無い部品を車両の設計に統合することに必要な設計あるいは図面および／あるいは部品一覧に掲載の無い部品の車両上の正しい運用に必要なデータに厳密に限られる。
6. いかなる競技参加者も別の競技参加者との間で、直接であっても外部実体を通じてでも、本付則の要件を回

避する目的で、人員（雇用者、コンサルタント、契約人、出向社員あるいはその他いかなるタイプの恒久的あるいは一時的要員であろうとそうでなくとも）の移動を利用することはできない。

7. 競技参加者という言葉の一切には、かかる競技参加者のすべての提携者、および競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体を含むこと。
8. 「提携者 (Associate)」とは：
 - a) 直接的あるいは間接的に以下の状態にある当事者（法人または非法人を含む）を擁する者
 - i) 株式資本金あるいは事業資産を所有している、または
 - ii) 投票権を行使する権限を有する、または
 - iii) 監査役員会、取締役会、あるいは法的に前述の企業もしくは法人、非法人団体を代表する団体のメンバーを任命する権限を有する、または
 - iv) 前述の企業あるいは法人、非法人団体の事業を管理する権利を有する、もしくは
 - b) その管理者（ここで言う管理者—**controller**とは、「提携者」の定義の下位項目 a）にある権利あるいは力を、直接的または間接的に、いかなる当事者の中において、またはそれに対して有する一切の者を意味する）、または
 - c) 直接的あるいは間接的に、上記下位項目 a）にある権利あるいは力を有する管理者を擁する（法人または非法人を含む）者、または
 - d) 本付則の要件を回避するために、競技参加者によって仕立てられた、または使用される（法人または非法人を含む）代理人、契約人（あるいは下請け人）あるいはその他一切の者。
9. 外部調達とは商品またはサービスを外部の供給業者との契約の下で調達することをいう。

部品一覧

F 1 技術規定第 1 条 1 4 項に定義されるサバイバルセル (E S にアクセスするための閉鎖パネルは除く)
F 1 技術規定第 1 5 条 5 項 6 によって規定される前部の衝撃吸収構造体
F 1 技術規則第 1 5 条 2 項によって規定されるロール構造体
エアボックス、エンジン排気系および一切の規定された車体ジオメトリーを除く、F 1 技術規則第 1 条 4 項に定義され F 1 技術規定第 3 条によって規定される車体

付 則 7

2018年FIAフォーミュラ1世界選手権のエントリーフィー

- i) 2017年コンストラクター世界選手権の勝者は、基本フィーの516,128USドル¹に加えて、2017年コンストラクター世界選手権で得た各ポイントにつき6,194USドル¹を支払う。
- ii) その他の競技参加者はすべて、基本フィーの516,128USドル¹に加えて、2017年コンストラクター世界選手権で得た各ポイントにつき5,161USドル¹を支払う。

どちらの場合においても、基本フィーはエントリー申請の時点で支払いが求められ、残額はその申請が関与する年の前年の11月30日までに支払われること。

¹ US CPI (消費者物価指数) により指数化

付 則 8

空力テストに関わる制約事項 (A T R)

A T R、および空力テストに適用される定義と規則は以下の通り：

1. 制限を受ける風洞実験 (R W T T)

1.1 本付則の規則内では、車体 (bodywork)、懸架サスペンション (sprung suspension) および制動装置エアダクト (brake system air ducts) という用語はF 1技術規則第1条4、1条13、および11条4にそれぞれ定義されている通りとする。

1.2 R W T Tとは、競技参加者あるいは競技参加者の提携者 (付則6、8項に定義される) が、および/あるいは競技参加者、もしくは競技参加者の提携者と契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体が、走行に付随する空気流により直接的にあるいは間接的に発生する一切の力、変位、圧力分布あるいは空気流方向を計測、観察または推察するために、F 1車両あるいは従属構成部品の模型を実験環境において行う実験を言う。この定義に唯一許容可能な例外は以下の通り：

a) パワーユニット空気取り入れダクトに始まりパワーユニットを通り排気システムの出口を終了とする範囲内の、パワーユニットの冷却あるいは運転に関連する構成部品の開発を目的とする風洞実験で、実験の間に空力の計測を直接的にも間接的にも行わないもの。この条文の解釈として、ダクト内の圧力および流量計測は、空力の計測とはみなされない。

疑義を避けるため、上記下位段落a) に言及されている以外の車体部品の開発のための一切の風洞実験は、空力計測がなかったとしても、R W T Tの定義の中に入る。

パワーユニットの冷却あるいは運転に関連する構成部品の開発のために考案された実験装置が、車体の開発の利益となるような二次的な効果を生む可能性を有する場合がある。そのような装置の具体例およびそれらに適用される追加制約事項は5項に掲載されている。

b) 一切の競技会にてF 1車両によって実施される一切の空力実験

c) F 1競技規則第10条によって規定されている、走路テストの間およびそのテストにてF 1車両によって実施される一切の空力実験。

1.3 R W T Tはフルサイズの60%より大きいスケールモデルを使用して実施されてはならない。

1.4 R W T Tは、第1.3項で言及されるスケールモデルと比較計測して50m/秒を超える対気速度で風洞にて実施されてはならない。さらに、制限を受ける風洞実験の間、第1.3項で述べたスケールモデルに対して測定された風洞対気速度の平均変化率の大きさは、4.5m/平方秒未満でなければならない。風洞対気速度の平均変化率は、各風洞対気速度のランプアップおよびランプダウンフェーズの間に0.5秒周期で測定される。これらのフェーズは、風洞対気速度が、15m/秒と実行中の最大風洞対気速度の95%の間で変化する期間として定義される。

1.5 R W T Tは、競技参加者がF I Aに指定した風洞施設のみを使用して実施される。各競技参加者は12ヶ月の1期間に使用する1つの風洞のみを指定することができ、それをF I Aに書面にて宣言する。

疑義を避けるため、競技参加者に代わって、あるいは競技参加者利益のために提携者 (付則6の8項に定義される) が、また競技参加者の契約人あるいは競技参加者の提携者と契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体が実施するR W T Tは、競技参加者が指定する風洞で実施されなければならないが、付則6の3項に規定される通りの、別の競技参加者により供給された部品一覧に掲載の無い部品についての正しい運

用に必要なデータ収集のために実施され、その競技参加者によって宣言されるRWT Tは除く。

新規エントラントは、正式に競技参加者となった日の7日後以内に指定を行わなければならない。次の指定は少なくとも12ヶ月おこななければならない。指定には、施設の場所、特有の識別、および使用されるモデルのスケールが含まれていること。

F I Aはその絶対裁量にて、チームが指定した風洞が損傷により長期間に渡って使用できなかった場合、あるいは代替の風洞を評価する目的で、早期の指定あるいは一時的な指定を認める。異なる施設が使用されようとしている場合、あるいは現行施設が大規模な変更を受けた、あるいは改良された場合、新たな宣言が変更から1ヶ月以内にF I Aへ提出されなければならない。

- 16 RWT Tで使用される流体は、大気圧に保たれた空気でなければならない。
- 17 RWT T中、1回の施設稼働は風洞対気速度が5 m/秒を上回ると開始されたと見なされ、その後最初に風洞対気速度が5 m/秒を下回った時に終了したものとみなされる。
- 18 RWT T中、1回の稼働につき1台の模型のみが使用でき、24時間の間に1競技参加者1回のみ模型変更が認められる。この制約が遵守されているか否かは、連続した使用模型の風洞実験施設占有率によってではなく、連続した使用模型の風洞対気速度5 m/秒を超える経過時間によって決められる。疑義を避けるため、本条文中で言う模型とは、基準の背、モーターおよびセンサーによって定義される。風洞の中に残される所与の模型の空力仕様の細部変更は認められる。
- 19 RWT Tの間、一旦風洞対気速度が5 m/秒を超えて上がったならば、スケールモデルの車体、懸架サスペンション、および制動装置エアダクトは、風洞対気速度が1 m/秒を下回るまで固定されたままでなければならない。但し、下記6項に定める自由は例外とする。

2. 制約を受けるCFD (RCFD) シミュレーション

- 2.1 RCFDは計算流体力学 (CFD) シミュレーションは、競技参加者あるいは競技参加者の提携者 (付則6の8項に定義される) が、および/あるいは競技参加者、もしくは競技参加者の提携者と契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体を実施する、F1車両あるいはサブコンポーネントについては気体の流れのシミュレーションであり、パワーユニットシミュレーションとして類別されるものではない。パワーユニットの大気取り入れダクトに始まりパワーユニットを通り排気システムの出口を終了とする範囲内の、パワーユニット冷却または潤滑システム内にある流れ、空気、空気/燃料混合気、燃焼プロセスまたは燃焼生成物のシミュレーションはすべてパワーユニットシミュレーションと分類される。
- 2.2 疑義を避けるために、CFDシミュレーション (上記に定義されるパワーユニットシミュレーション以外) がF1車両あるいはサブコンポーネントに関する気体の流れについての情報を競技参加者あるいは競技参加者の提携者 (付則6、8項に定義される) に、直接的にまたは、契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体を通じて露呈してしまう場合、それはRCFDシミュレーションである。例えば; 1:1スケール以外の縮尺で実施される、または気体以外の流体を使用するいかなるCFDシミュレーションも、フルサイズのF1車両に関する気体の流れについての情報を露呈してしまうのであれば、それでも、RCFDシミュレーションである。
- 2.3 RCFDシミュレーションは模擬過程の解法部分 (シミュレーションの元になる数値表に関係なく) と、解法ループの最適化に含まれるメッシュ適合を参照する。CFDシミュレーションの前処理、メッシュ生成および後処理は非RCFDである。本フェーズ中の経過時間メッセージを含む、模擬過程の演算部分 (収束処理時間) のみがRCFDシミュレーションに含まれる。
- 2.4 非RCFDは、CFD手法を最適化する目的で実施することができる。ただし、それらシミュレーションが30ヶ月を超える以前にCFDでシミュレートされた固定車両ジオメトリーを使用することが条件とされ

る。その車両ジオメトリーは変更できず、追加できず、取り除かれることができず、変形できず、または改造することができない。

以前にCFDで解決したものと全く同一のジオメトリーを再生成する目的のみの、ジオメトリーの操作（例えばCADのクリーンアップあるいはメッシュ生成ソフトウェア）のみが認められる（1:1スケール車両に対して1.5mmまでの公差）。この公差はソフトウェアの補正および処理過程に生じたジオメトリー細部の意図されていない偶発的変化を許容するためにのみ導入されている。疑義を避けるため、車両挙動の静的変化（乗車高、横揺れ、偏揺れ、および操舵）は認められる。動的挙動変化は認められておらず、フロントウイングのフラップ角度、リアウイングの最上部要素の位置、あるいはタイヤ形状の変化も同様に認められていない。表面格子および体積格子解像度、格子型の修正に加え、遠視野領域の程度変更は認められる。

25 F1競技規則の付則に定義されている空力報告期間ごとに、各指定コンピューター/クラスターについて、各競技参加者はRCFDを宣言するために第2項6の「オプションA」または第2項7の「オプションB」のいずれかを使用しなければならない。これは、2018年の最初の空力報告期間より実施される。

26 RCFDシミュレーションオプションA:

26.1 オプションAを用いて宣言されたRCFDシミュレーションは、競技参加者がFIAに指定したハードウェアを使用してのみ実施できる。各競技参加者は、RCFDシミュレーションの目的で採用されるコンピューター設備についてFIAに書面にて宣言しなければならない。

競技参加者によるFIAへのハードウェアについて宣言には、以下が含まれていなければならない:

- a) コンピューター/クラスター証明、製造者、モデルおよび場所、ならびに処理装置の製造者、名称および固有の完全なモデル番号。
- b) コンピューター/クラスター内の処理装置コアの数。
- c) 処理装置が100%CPU負荷で動作するように構成されているプロセッサ速度。第2項6.2で言及されたCCF。

ハードウェアが変更または性能の向上がなされた場合は、当該変更後1ヶ月以内に、またはテスト期間報告書提出時のいずれか早い時期に、新しい宣言をFIAに提出しなければならない。そのような変更には、ハードウェア仕様の変更、処理装置の追加または除去、ハードウェアの任意の部品の位置の変更を含むが、これに限定されない。

26.2 8週間の空力実験期間申告に使用される演算は、次のように行う。

$$AUh = \frac{(NCU * NSS * CCF)}{3600}$$

式中の:

AUh = CFDジョブに割り当てられた単位時間の合計数。割り当て単位時間は、1時間のリソース割り振り単位の使用を表す（および $1 \times MAUh = 1,000,000 \times AUh$ ）。CPUの場合、割り当て単位時間はコア時間と同等である。

CCF = CFDソルバー実施中の間に達成されたクロック周波数処理装置最大ギガヘルツ値。これは以下の1つに基づき、実行中、理論上達成可能な最高周波数である:

- a) 処理装置製造者の仕様諸元からの標準クロック周波数値（実行中にオーバークロックあるいは上位モデルが使用されていない場合）。
- b) 最大「ターボ」、「HPC」あるいはその他の上位モデル周波数値。
- c) 最大オーバークロック周波数値。

NCU= 実行中に使用される処理装置コアの数。

NSS= 実行中に経過したソルバー・ウォールクロック秒の数。演算の間の注釈メッセージ経過時間が含まれなければならない。

監査に必要なすべての情報は、CCF値を含め実行中からの出力により提出されること。

2.6.3 割り当て単位時間は、物理CPUコアのコア時間に相当する。RCFDシミュレーションからのフローティング、固定小数点、整数演算は、CPUコア上でのみ実行する必要があり、CPUコアからオフロードすることはできない。

2.6.4 各RCFDジョブは、一連の均質な処理単位で完全に実行されなければならない。

2.7 RCFDシミュレーションオプションB:

2.7.1 オプションBを用いて宣言されたRCFDシミュレーションは、2017年1月1日かそれ以前に競技参加者が当初FIAに指定したハードウェアを用いてのみ実施できる。

競技参加者のFIAへのハードウェアについての宣言は、以下を含まなければならない:

- a) コンピューター/クラスター証明、製造者、モデルおよび場所、処理装置の製造者、名称および固有の完全なモデル番号
- b) コンピューター/クラスター内の処理ユニットコアの数
- c) 1サイクル毎の、処理装置1コアについての、倍精度浮動小数点演算の最高数。第2項7.2に言及されるMFPPC。
- d) 第2項7.2 c)に加え、インテルのサンディブリッジかアイビーブリッジのチップセットを使用するCPUについては、AVX機能をチームが活用しないことを選ぶ場合、競技参加者はCFD解法処理の中でAVX機能を使用しないことをはっきりと宣言しそれを証明できなければならない。AVX機能の不使用が検査官に証明された場合、インテルのサンディブリッジおよびアイビーブリッジのチップセットコアは8 FLOP/cycle/coreでなくむしろ4 FLOP/cycle/coreとして評価できる。報告の中でこの例外の利用を望むチームは、競技参加者のハードウェアおよび/あるいはソフトウェア供給業者からの支援情報を宣言に含むこと。
- e) 第2項7.2 c)に加え、倍精度浮動小数点演算能力のない処理装置については、サイクル毎、1コアについての自然精度演算数が代わりに使用される。例として、単精度のみのGPUコアがサイクル毎の単精度浮動小数点演算の回数をカウントする。
- f) 処理装置が100%CPU負荷で操作するよう設定されたプロセッサ速度。第2項7.2に言及されるCCF。
- g) 第2項7.2に言及される通りの、クラスターの中で使用される一切の非読み込みエンジンの詳細。
- h) システムが使用することのできる最大テラフロップ (フロップ=倍精度浮動小数点演算)。第2項7.1 d)の下で宣言されているか、あるいは第2項7.1 e)の下で自然精度演算を含む場合、これはAVX浮動小数点演算をすべて除外することができる。

疑義を避けるため、競技参加者に代わって、あるいは競技参加者利益のために提携者 (付則6、8項に定義される) が、また競技参加者の契約人あるいは競技参加者の提携者と契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体を実施するRCDFは、競技参加者が指定するハードウェアを使って実施されなければならないが、付則6の3項に規定される通りの、別の競技参加者により供給された部品一覧に掲載の無い部品につ

いての正しい運用に必要なデータ収集のために実施され、その競技参加者によって宣言されるRCDFは除く。

ハードウェアが変更された場合には、性能向上宣言が、当該変更から1ヶ月以内、あるいはテスト期間報告の提出時の、いずれか早いほうでFIAに提出されなければならない。かかる変更には、処理ユニットの除去、またはハードウェアのいずれかの部品の場所の変更を含む。

2.7.2 8週間の空力実験期間（ATP）の申告に使用される演算は以下の通りに実行される：

$$\text{Tot フロップ} = (\text{MFPPC} * \text{CCF} * \text{NCU} * \text{NSS}) / (604,800 * 8 * 1000)$$

式中の：

Tot フロップ = CFDソルバー中毎に使用されるテラフロップの総数

MFPPC = 1サイクル毎の、処理ユニット1コアについての、倍精度浮動小数演算の最高値（第2項7.1 d）の下で宣言されているか、あるいは倍精度能力でないコアの場合に、第2項7.1 e）の下で自然精度演算を使用する場合は、AVXを除外する）。

CCF = CFDソルバー中に達成されたクロック周波数処理装置最大ギガヘルツ値。これは以下に基づき、理論上達成可能な最高周波数である：
 a) 処理装置製造者の仕様諸元からの標準クロック周波数値（ランの中でオーバークロックあるいは上位モデルが使用されていない場合）。
 b) 最大「ターボ」、「HPC」あるいはその他の上位モデル周波数値。
 c) 最大オーバークロック周波数値。

NCU = 実行中に使用される処理装置コアの数。

NSS = 実行中に経過したソルバー・ウォールクロック秒の数。演算の間の注釈メッセージ経過時間が含まなければならない。

検査に必要なすべての情報は、CCF値を含め実行中からの出力により提出されること。

疑義を避けるために、FPU、FPGA、GPU/GPGPU、VFP、softfpなどの一切の非読み込み処理は、上記を同じ方法を使用して含まれ、演算されること。

2.8 ハードウェアの可用性

2018年1月1日以降に使用されているハードウェアは、すべての競技参加者に非独占的に提供されなければならない。

3. 共同RWTTとRCFD制約事項

- 3.1 RWTTと、RCFDの使用制限は、ATP中、ウィンド実時間、稼働回数、トンネル占有率、CFDAUの使用量およびCFDテラフロップ使用に関して示される。
- 3.2 ATPはこれらの制約の評価に使用される8週間である。1回のATPが終了すると直ちに、次の新たな期間が開始される。
- 3.3 ウィンド実時間とは、RWTTについて風洞対気速度が15m/秒を超える、1週間毎の時間量（時間数で表される）のATPの平均であると定義される。疑義を避けるために、ATPの間、競技参加者の提携者（付則6の8項に定義される）が、および/あるいは競技参加者もしくは競技参加者の提携者と契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体が競技参加者のために実施する、一切のRWTTは、競技参加者が

テストを実施したかのようにこの演算に含まれていなければならない。

- 34 CFDMAU_h使用量は、ATP中にRCFDシミュレーションを行う目的で使用されたメガ配分単位時間の数の合計として定義される。CFDテラフロップ使用は、ATPの間にRCFDを行う目的で使用される演算パワーのテラフロップの平均数であると定義される。疑義を避けるために、失敗したあるいは使用者が中止したRCFDに使用されたコンピューター設備も、CFDMAU_hまたはCFDテラフロップ使用演算に含まれなければならない。

さらに疑義を避けるために、競技参加者の提携者（付則6の8項に定義される）が、および／あるいは競技参加者もしくは競技参加者の提携者と契約している関係者、あるいは競技参加者に代わってまたはそれ自体の目的のため仕事を行いその仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体が競技参加者のためにATPの間に実施する、一切のRCFDは、競技参加者がシミュレーションを実施したかのようにこの演算に含まれていなければならない。

- 35 各競技参加者は、RWTTと、RCFDを、各ATP終了時点で競技参加者がリミットラインに従って操作したことを証明できるように、制限しなければならない。

- 36 リミットラインとは、次のように定義される：

$$WT \leq WT_{\text{リミット}} (1 - CFD / CFD_{\text{リミット}})$$

式中の

$$WT = \text{ウインド・オン・タイム}$$

$$WT_{\text{リミット}} = 25 \text{ 時間}$$

およびRCFDシミュレーションのオプションAについて：

$$CFD_A = \text{CFDMAU}_h \text{ 使用量}$$

$$CFD_A \text{ リミット} = 10 \text{ MAU}_h$$

およびRCFDシミュレーションのオプションBについて：

$$CFD_B = \text{CFDテラフロップ使用}$$

$$CFD_B \text{ リミット} = 25 \text{ テラフロップ}$$

- 37 CFDシミュレーションのリミット（リミットラインの”CFD_AリミットおよびCFD_Bリミット”）は、CFDハードウェアの所有権変更とランニングコストを考慮し、2018年1月1日から始まり3年ごとに新しいパフォーマンスレベルへ改定される。

- 38 また、各競技参加者は、RWTTを、1週間につき最大65回の稼働回数に、また1週間につき最大60時間のトンネル占有率に制限しなければならない。この回数および時間は両方共にATPで平均したものである。1カレンダー日内で1競技参加者が実施することができるのは、2回の占有シフトのみである。各ATP終了時点で競技参加者がこれらのリミットに従って操作したことも証明されなければならない。

疑義を避けるために、競技参加者の提携者（付則6の8項に定義される）が、および／あるいは競技参加者もしくは競技参加者の提携者と契約している関係者、あるいは競技参加者に代わって、またはそれ自体の目的のため仕事を行い、その仕事の結果を後で競技参加者に提供する一切の外部実体が競技参加者のためにATPの間に実施する、一切のRWTTは、競技参加者がシミュレーションを実施したかのようにこの演算に含まれていなければならない。

- 39 RWTTの間、最初の占有シフトは、所与のカレンダー日に風洞対気速度が初めて5m/秒を上回った時点で開始し、競技参加者の申告により、同一のカレンダー日で風洞対気速度が5m/秒を下回った時点で終了したものと見なされる。第二の占有シフトは、第一回目の占有シフトの終了後、風洞対気速度が初めて5m/秒を上回った時点で開始し（同一のカレンダー日）、同一のカレンダー日で最後に5m/秒を下回った時点、あるいは稼働がまだ続行されている場合にはそのカレンダー日の終了時点のいずれかで終了したものと見なされる。

- 3.10 RWTTおよびRCFDの間で得られたデータは、付則6の3項に規定される通りの、別の競技参加者により供給された部品一覧に掲載の無い部品についての正しい運用に必要なデータを除き、それを得るために使用されたウインド・オン・タイムまたはCFDテラフロップが帰する競技参加者にのみ利用可能とできる。

4. 報告およびベンチマーク

4.1 各競技参加者は前のATPのRWT Tと、RCFDについて、当該ATP終了後14日以内に、その詳細をFIAに報告すること。データは、FIAの指定するフォーマットそのままにて提供されなければならない。その詳細は、F1競技規則の付則に掲載されている。

4.2 遮蔽物のない風洞実験施設の作業スペースの十分な視野に実験モデルが完全に入った状態の風洞施設のデジタルカラー画像ファイルが記録され、収集されたその他データとの参照に使用されなければならない。また、少なくとも1秒単位精度の時計測が実験1回ごとの開始から特有のタイムスタンプでいった状態でコピーが保存されなければならない。

FIAがその画像を査察のため入手を望む場合はいつでも、フロントウインググループ（F1技術規則第3条3項1に規定されている）およびリアウインググループ（F1技術規則第3条6項3に規定されている）が取り付けられているかなどの検証に使用できるよう、十分な画質が保たれていなければならない。例えば12ヶ月以上古い空力仕様を使ったなど、本付則の規則文脈にて「非RCFD」とみなされるその他実験実施があった場合も、その画像もモデルの上記状態を検証できるよう、明瞭な視覚参照を提供しなければならない。

4.3 競技参加者が採用したハードウェアを点検するため、また本付則に規定される制約事項の共通した適用を確実にする方法として、FIAは風洞とCFD両方の活動について、独立したベンチマーク査察を随時実施する。このような査察により推奨事項が生じた場合には本付則にその記載が組み込まれる。

4.4

- a) 空力報告期間はF1競技規則付則に掲載される場合がある。
- b) 空力報告期間が、工場の閉鎖期間を含むため8カレンダー週を占有する場合、ウインド・オン・タイムおよびテラフロップ、占有率および稼働時間は、この報告期間で平均されるか、あるいは8週間を超えることがないであろうその他の期間で平均される場合は、期間中の合計活動を総計し、通常の報告期間と全く同じATPの有効継続時間で平均する。
- c) 新規のエントラントにおいては、正式に競技参加者となり次第報告を開始する。最初の報告期間の開始日は、正式に競技参加者となった日と定義され、ウインド・オン・タイムおよびテラフロップ、占有率および稼働時間は、この報告期間の継続期間で平均される。

5. RWT Tの定義についての例外

5.1 サスペンションおよびステアリングシステム（F1技術規則第10条）、ブレーキシステム（F1技術規則第11条）、ホールとタイヤ（F1技術規則第12条）の開発のために、および圧力検知機器（ピトー管、多方向探針、キール管など）の開発または較正のため、自由なテストが許可されている（これは従ってRWT Tの定義に範囲に入らない）。ただし、それらのテストが車体として類別される部品あるいはシステムの性能または耐久性に関して同時にテストするものでない（あるいはそれらに関して決して偶発的なデータや情報を提供しない）ことを条件とする。

監査の間、競技参加者は支援データの製作を通じてそのようなテストの適合性を証明することが求められる場合がある。

5.2 F1車両あるいは従属構成部品の定常状態およびダイナミックエンジンダイナモメーター作業を実施することができる（これは従ってRWT Tの定義に範囲に入らない）。ただし以下を条件とする：

- a) テストで使用される車体には、フロントウイング組み立て品（F1技術規則第3条3項1）あるいはリアウイング組み立て品（F1技術規則第3条6項3）は一切提示されない。

- b) 空力あるいは流動場の特性を直接的にも間接的にも測定するよう設計された装置は、使用させる施設に一切搭載されない。
- c) 車両あるいは従属構成部品に、記録され得た偶発的な空気流から、直接的にも間接的にも生じることになった外部の気流の変位、圧力分布または空気流方向を計測することができる、一切のセンサーが搭載されない。記録ファイルは、要請があれば、独立したベンチマーク査察の間に、利用可能でなければならない。
- d) 排気システムから出たガス流が、一切の車体構成部品に当たる前にテストエリアからダクトで排出されること（排気ガスそのものは除く）。

5.3 風洞施設構造の調整、あるいは風洞施設構造の開発（ローリングロード、モデル動作システム、空力バランス、風洞モデルスパイン、センサーなどのサブシステムすべてを含む）および手法のためのみの風洞実験は、以下の制約のいずれかに従うことを条件に実施できる（これは従って、RWT Tの定義には入らない）：

- a) フロントウインググループ（F 1 技術規則第3条3項1）およびリアウインググループ（F 1 技術規則第3条6項3）は実験の間、風洞から取り除かれなければならない。
- b) 12ヶ月を超える以前のもので、前に実験した際のジオメトリーに一切の改造のない、固定された空力仕様のモデルが使用される。

6. RWT T稼動中に調節され得る車体要素

6.1 以下の自由が、RWT T稼動中に認められる：

- a) フロントウイングのフラップ角度を調節することができる。
- b) トップリアウイングの最後端部と最上端部の要素の入射角を調節できる。

6.2 疑義を避けるため、RWT Tの間は、実際の走路を運転している間にフルサイズの車両が遭遇する条件（例えば、乗車高、横揺れ、操舵、偏揺れ、排気流）を反映するモデルの状態変更を行うことは認められる。

7. 人員の移動

7.1 いかなる競技参加者も別の競技参加者との間で、直接であっても外部実体を通じてでも、本付則の要件を回避する目的で、空力学的表面の開発、設計または実験に関わる人員（雇用者、コンサルタント、契約人、出向社員あるいはその他いかなるタイプの恒久的あるいは一時的要員であろうとそうでなくとも）の移動を利用することはできない。F I Aがかかる一切のスタッフの移動が本付則を遵守していることを満足するために、各競技参加者は、本規則の付則に掲載のテンプレートを使用してATPの終了時に、すべての関連するスタッフの移動についてF I Aに報告し、関与する競技参加者同士の間で、情報、データまたは設計を開示することを避けるために一切の合理的方策を実施したことを立証しなければならない

付 則 9

2018-2020年選手権シーズンのためのパワーユニットの供給

序文：F I Aと商業権保有者は、選手権シーズンにパワーユニットを供給するパワーユニット製造者の数が3社未満であれば、この付則がいつでも取り消されることを共同で決定する権利を有する。

- a) 競技規則の付則4の公認手続の一環として、チームにパワーユニットを供給することを希望するパワーユニット製造者は、
- i) そのようなパワーユニットが供給される年の前年の1月1日までに（または全パワーユニットの製造者とF I Aの間で書面により合意された他の日付）、F I Aに書面で通知しなければならない。
 - ii) 国際モータースポーツ競技規則、技術規則、競技規則、懲戒規律および裁判規定、その他すべての関連および適用されるF I A規則および／または規則（時折追加または修正されたもの）の制約を受け、それらを遵守することに合意しなければならず、さらに
 - iii) F I Aの内部司法機関および懲戒機関の管轄下にあることに同意しなければならない。
- b) 特定の選手権シーズンに、そのようなパワーユニットを供給するパワーユニット製造者が以下の条件を受け入れ遵守しない限り、そのパワーユニットは使用できない。

公認されたパワーユニットの各パワーユニット製造者は：

- i) そのパワーユニットを供給する前のシーズンの5月15日以前に（または、すべてのパワーユニット製造者とF I Aの間で書面で合意された他の日）、所与の選手権シーズンに向けて供給契約が締結されているチームのリスト（ある場合は指定の「ワークス／ファクトリー」チームを明確に特定する）を添えてF I Aに提供しなければならない。
- ii) F I Aから要請を受けた場合は、パワーユニットを供給する前のシーズンの6月1日以前に（または、すべてのパワーユニット製造者とF I Aの間で書面で合意された他の日）、少なくとも以下の式に等しい数のチーム（「T」）を供給しなければならない：

$$T = \frac{(11^1 - A)}{(B - C)}$$

- A=新しいパワーユニット製造者で、所与の選手権シーズンに向けて供給契約が締結されたチーム（「ワークス／ファクトリー」チームを含む）の総数。
- B=所与の選手権シーズンの公認パワーユニット製造者の総数
- C=所与の選手権シーズンの新パワーユニット製造者の総数

ただし、結果が小数部を含む場合、その小数部はフルチームとみなされる（例えば、11チームを4つの製造者で割った場合=2.75、F I Aの要請があれば各製造者は少なくとも3つのチームに供給する必要がある）。

¹ この数字は、選手権シーズンに先立つ11月までは、「エントリーされたチームの総数」が分からないため、毎年見直される。11の数字は、計算ルールに従って12チーム以下の供給をカバーする。

その際、F I Aは、最少数のチームに供給するパワーユニット製造者の間でパワーユニット供給を最初に配分する。ただし、供給契約のないチームは、最少数のチームに供給するパワーユニット製造者（含複数）などに当てられることを条件とする。最少数のチームに供給するパワーユニット製造者が複数存在する場合（すなわち同じ立場にある）およびまたは複数のチームが1つの供給を要請する場合、そういったパワーユニット製造者間の配分は投票によって行われなければならない（投票は透明で、各パワーユニット製造者の代表者と関係する新規カスタマーチームの代表者の立ち合いでF I Aが行う）。

このようなF I Aによって実施される配分は、遅くとも8月1日（または、すべてのパワーユニット製造者とF I Aとの間で書面により合意された他の日）までに、関係チームとの供給契約によって正式にされなければならない。

新しいパワーユニット製造者は、上記の供給に関する義務を遵守する必要はない。

c) F I Aは、上記のb) a) に定められた日に、以下の場合を除き、本付則の条件に基づいてパワーユニットをチーム（「新規カスタマーチーム」）に供給するようパワーユニット製造者に要求する権利を有するものとする。

- － そのようなチームが、前項b) a) に定められた日より前に、特定の選手権シーズンに向けてパワーユニット製造者との供給契約を締結していた。および
- － そのようなチームが、そのような所与の選手権シーズンのためにパワーユニットを供給されるべきパワーユニット製造者との現在拘束力のあるオファーの下で、権利を与えられている。

さらに、次の累積条件が満たされている場合にのみ、そのようなパワーユニット製造者は新規カスタマーチームに供給を要求されるものとする。そのような条件が満たされない場合、パワーユニット製造者は、その唯一の排他的裁量により、そのような新規カスタマーチームへの供給要求を拒否することができ、かかる要求の拒否は、以下に定める本付則の条件に違反しているとはみなされない（ただし、c) 項は、上記b) 項に規定された供給義務を奪うような方法で、および/またはF I Aが上記b) 項に規定されている規定の作成および執行を妨げるような方法で、パワーユニット製造者が適用または解釈することはできない。パワーユニット製造者は、下記の第1項から第11項に言及された条件を誠実に行使することを約束する。）チームとパワーユニット製造者は、誠意をもって交渉しても、チームとパワーユニット製造者が合意に達することができない場合には、以下に示す代替策を条件として、供給契約の条件を自由に交渉できる。

1. 本項の目的上、供給契約とは、競技および技術規則に従って、また本付則の補足に定められているFIA供給枠に関連する契約のみを指す。

1.1 新規カスタマーチームと締結された供給契約は、F I A要請日において、パワーユニット製造者によりパワーユニットを既に供給されている他のカスタマーチーム（指名された「ワークス/ファクトリー」チームを除く）（以下「既存カスタマーチーム」という。）との間で締結されたものと実質的に同じ条件でなければならない。ただし以下の8項に記載の価格については除く。特に、パワーユニット製造者は、他の既存カスタマーチームの少なくとも1チームが同意している条件を課すことができ、それについてチームは署名することを拒否することができず、パワーユニット製造者は、他の既存カスタマーチームとの供給契約に含まれていない条件を拒否することができ、チームはそれを含めることを要求することはできない。

1.2 パワーユニット製造者が他の既存カスタマーチームにパワーユニットを供給しなかった場合、パワーユニット製造者は、その唯一の排他的な裁量により、以下の第8項の規定を条件として、新規カスタマーチームに適用される支払い条件（補足に指定される供給枠に入らない追加品目およびサービスの価格を含むが、以下の価格の定義に合致して決定される価格は除く）を決定する権限を有する。

1.3 第1項の適用または解釈に関する紛争が発生した場合、F I Aは、パワーユニット製造者がカスタマーチームと締結した契約のコピーを要求する権利を有する。但し、かかる契約が新たなカスタマーチームに開示されることがなく、F I Aが厳格な慣例法の守秘義務を遵守することに同意することを条件とする。

2. パワーユニット製造者は、その唯一の排他的裁量により、パワーユニットの供給期間を以下のように決定する。

2.1 期間は1回の選手権シーズンよりも短くはならない。さらに

- 22 3カ年の選手権シーズンを超えてはならず、また、2020年選手権シーズンの終わりを超えてはならない。ただし、パワーユニット製造者と、新規カスタマーチームが合同で合意する場合はその限りでない。
3. パワーユニット製造者は、新規カスタマーチームがパワーユニット製造者の名称を使用するか、あるいは白ラベル／ノーブランドで運営し、その目的のため次の通り別の名前を使うかどうかを、その唯一の排他的な裁量で決定する：
- 3.1 この異なる名称の使用は、常にパワーユニットの製造者が事前に合意すること。その合意は不当に保留されてはならない。そして、
- 3.2 新規カスタマーチームからの要請を受けずに白ラベル／ノーブランド供給が要求された場合、パワーユニット名を使用することにより新規カスタマーチームと第三者との間で合意する商業契約が締結された場合を除き、この供給は新規カスタマーチームに対して追加料金負担を発生しない。その場合、パワーユニット製造者と新規カスタマーチームは誠意を持って交渉を開始し、追加料金とみなすことができる商業契約によって生み出された収益の公正かつ合理的な部分について一般的に合意すること。
- 3.3 新規カスタマーチームによって白ラベル／ノーブランド供給が要求され、パワーユニット製造者によって同意された場合、この供給は新規カスタマーチームに対して追加料金を発生する可能性がある。そのような料金はパワーユニットの製造者の唯一の排他的な裁量で公正かつ合理的な方法で決定される。
4. 新規カスタマーチームは、将来のパワーユニットの供給のために別のパワーユニット製造者との間で拘束力のある契約やオプション（含複数）がない旨の保証を提供するものとする。新規カスタマーチームは、パワーユニット製造者と締結された契約期間の一部と矛盾する部分がある限り、かかる契約やオプション（含複数）を解約することを要求される。
5. 新規カスタマーチームは、（パワーユニット製造者が合意しない限り）自動車製造者またはその関連企業のうち、特に選手権に参加する目的で設立されたものであってはならない。
6. 新規カスタマーチームは、（パワーユニット製造者が合意しない限り）パワーユニット製造者が実施する自動車製造者の中核的事業と競合している企業とのスポンサーシップ契約を締結してはならない。
7. 新規カスタマーチームおよび／または新規カスタマーチームの上級役員、取締役または受益権のある株主は、いかなる時にも（i）公式のEUおよび／または米国の公表された制裁リストに記載または含まれていないこと。（ii）起訴されるべき刑事犯罪で有罪判決を受けていないこと。（iii）詐欺、マネー・ロンダリング、暴行、またはテロ活動に関連して政府または政府機関によって有罪判決を受けていないこと。および／あるいは（iv）破産宣告されていないこと。および／あるいは（v）パワーユニット製造者の妥当な見解で、パワーユニット製造者の評判に害を及ぼす他の特定の活動をしていないこと。この条項はまた、パワーユニット製造者にも相互に適用される。
8. 補足に記載されているパワーユニット供給枠は、設定価格で新規カスタマーチームに供給されるものとする。
- 補足に記載されていない追加品目またはサービス（パワーユニット製造者と新規カスタマーチームの間で合意される）の供給には、追加料金が発生し、その金額は、パワーユニット製造者によって既存のカスタマーチームに適用される金額と実質的に同じであること。パワーユニット製造者が他の既存カスタマーチームにパワーユニットを供給しなかった場合、パワーユニット製造者は、上記で述べた追加的な品目およびサービスの価格を、選手権における部品およびサービスの供給のための市場にて一般に認められ尊重されている先例に基づき決定すること。
9. FIAは、役員、取締役、受益権のある株主を含む新規カスタマーチームが、FIAが知りうる限り、

常にF I A国際モータースポーツ競技規則に違反を犯していない優良であることを、書面によりパワーユニット製造者に確認するものとする。

10. 各シーズンの供給契約に基づく（直接または間接的な支払保証の）料金支払いは、（パワーユニット製造者と新規カスタマーチームとの間に別段の合意がない限り）代替策として行われ、既存カスタマーチームまたはそのファクトリーチームとの契約条件にかかわらず、次の4回に分割される：

- － 供給契約の署名日に25%、
- － 供給年前のカレンダー年の10月30日までに25%、
- － 選手権シーズンの開始前に30%、そして、
- － 選手権シーズンのF1競技会第5戦前に残りの20%。

10.1 100,000ユーロを超える金額の支払いが延期された場合、パワーユニット製造者は、新規カスタマーチームに書面で違反の通知をし、F I Aおよび商業権所有者にコピーを提出するものとする。この通知を発行してから30日以内に、新規カスタマーチームがこの違反をパワーユニット製造者（F I Aおよび商業権所有者の関与の有無にかかわらず）を満足するまで解決しなかった場合、パワーユニット製造者は、当該新規カスタマーチームへの書面による通知、F I Aおよび商業権保有者への通知コピーの提供によって供給契約を直ちに終了するか、または新規カスタマーチームへのパワーユニットの供給を一時中止することができる。

10.2 パワーユニットの納入義務に違反した場合、または供給契約に基づいて新規カスタマーチームに追加品目またはサービスを供給する義務に違反の場合、その新規カスタマーチームは、パワーユニット製造者に書面による通知をF I Aおよび商業権保有者への通知コピーの提供によって、送達することができる（ただし、新規カスタマーチームがそれ自体未払いを含む契約に違反していない場合で、その未支払いがパワーユニット製造者の供給契約の違反により正当化されている場合は除く）。この通知を発行してから30日以内に、パワーユニット製造者がこの違反を新規カスタマーチーム（F I Aおよび商業権所有者の関与を伴っているか否かにかかわらず）を満足するまで解決しなかった場合、新規カスタマーチームは、パワーユニット製造者への料金の支払いを停止する権利を有する。

11. 新規カスタマーチームおよびパワーユニット製造者は、その関連会社およびまたはそれぞれの上級役員、従業員、取締役および株主も、公共の評判、友好または供給契約の相手方の好意的な名前またはイメージを直接的に傷つけ、損害を与えたり、または評価を害したりする、いかなる措置も取らず、および／あるいは不作為、欺瞞、誤解、または侮辱的もしくは否定的なコメントをしてはならない。

d) 競技規則第8条3項の規定にかかわらず、F I Aが別段の合意をしない限り、公認されたパワーユニットの各製造者は、Tが（b）項に定義されている（T+1）チーム以上のパワーユニットを直接的または間接的に供給することはできない。そのような同意は、他のパワーユニット製造者のうちの1つ以上がそのTチームよりも少ない供給をしている場合には与えられない。

e) パワーユニットの供給を停止する。

パワーユニットの供給を停止することを希望する公認パワーユニットの製造者は、そのパワーユニットがもはや供給されない年の前年の1月1日までにF I Aにその旨を通知しなければならない。

f) F I Aは、本付則の重大な違反の主張がなされた場合、または本付則の義務に重大な不履行があると主張された場合、パワーユニット製造者と誠意をもって積極的に協議し、1ヶ月以内に友好的解決策を講じることができない場合、当該パワーユニット製造者をF I A国際法廷に手続きを行う権利を有する。国際モータースポーツ競技規則および懲戒規律および裁判規定の規則に基づき、国際法廷が、パワーユニット製造者が重大な違反をしたか、またはb) 項および／またはd) 項に従わなかったと裁定した場合、国際法廷は、課すことの権限を有する他の制裁を除き、当該パワーユニット製造者に罰金（額は120万ユーロ以下とし、場

合によっては該当する場合のメリットと状況に応じて決定される)を課すことができる。

定義

新規パワーユニット製造者：2014-2020年の期間内に連続しているか否かにかかわらず、最初の2回の選手権シーズン（またはその一部）において、パワーユニット製造者は、この付則の意味範囲で新規パワーユニット製造者とみなされる。

自動車製造者：過去12ヶ月間に少なくとも3,000台生産された（国際モータースポーツ競技規則で定義されている）自動車の少なくとも1つのモデルの製造者。

自動車製造者の中核的事業：自動車製造者による自動車の設計、製造、販売（国際モータースポーツ競技規則の定義による）。

価格：

1200万ユーロ（パワーユニット製造者と新規カスタマーチームの間で別段の合意がない限り）。

上記にかかわらず、設定価格は、供給契約の下でパワーユニット製造者への支払義務に違反しているカスタマーチームには適用されない。

価格は、パワーユニットの製造者およびFIAによって誠意を持って再検討され、F1統括団体が、パワーユニットの供給に関わる財務条件に重要な影響を及ぼすパワーユニットの技術および競技規則¹への変更を決定した場合修正される（ただし、当該変更が、協議の日時点で、対応する選手権シーズンにパワーユニットを供給しており、その後の選手権シーズンにチームにパワーユニットを供給することを止める意図を正式に発表していないパワーユニット製造者の少なくとも75%が支持する場合は除く）。

¹「パワーユニットの技術および競技規則 - Power Unit Technical and Sporting Regulations」（2016年のF1技術および競技規則に基づく）は以下で構成される：

- F1技術規則：第1条10から1条11および1条19から1条29まで、第5条、第19条、付則2から4まで。
- F1競技規則：第10条1から10条2および第23条3から23条4まで。付則4。

付 則 9A

パワーユニット供給枠

番号	PU機能/システム/コンポーネント/ 設備/サービス一覧	財務境界 FIAの提案
1	F1競技規則の第23条に従ってシールされたすべてのエンジンサブアセンブリ（例えば、カムカバー内のエンジン部品、シリンダーヘッド、クランクケース、ギアケース）	含まれる
2	PU圧力充填構成要素（例えば、ホイールを含むインレットからアウトレットへのコンプレッサー、ホイールを含むインレットからアウトレットへのタービン、シャフト、ベアリングおよびハウジング）	含まれる
3	ウエストゲート、ポップオフバルブあるいは類似のもの	含まれる
4	プレナム入口からシリンダーヘッドへのPUエンジン吸気システム（例えばプレナム、トランペット、スロットル）	含まれる
5	PU排気ラインからエンジン排出フランジまで、ただしタービンまたはウエストゲート排出テールパイプまでは含まない。	含まれない
6	PU搭載燃料システムコンポーネント（例えば、高圧燃料ホース、燃料レール、燃料噴射器、アキュムレータ）	含まれる
7	PU搭載電気部品（例えば、適法容積内の配線機、センサー、アクチュエータ、点火コイル、オルタネータ、点火プラグ）。	含まれる
8	次の関連部品のいずれかを含むすべてのPUクーラントポンプ、オイルポンプ、スカベンジポンプ、オイルエアセパレータおよび燃料高圧ポンプ（10バル以上を供給する）；モーター、アクチュエータ、フィルター、ブラケット、サポート、ネジ、ナット、ダボ、ワッシャ、ケーブル、オイルシールまたはエアシール。PUの構成要素間のすべてのチューブまたはホースは、26欄では記述されない。 9欄に記載されている油圧ポンプとERS部品は除く。	含まれる
9	部分的にも全体的にも、PUの適法容積に強制的に含まれていないERSコンポーネント用の冷却ポンプ（および関連するモーター、アクチュエーター、関連フィルター、ブラケット、サポート、ねじ、ナット、ワッシャ、ダボ、ケーブル、チューブ、ホース、オイルまたはエアシール）	含まれる
10	メインPUオイルタンク、キャッチタンク、およびそれらに接続された一切のブリーザシステム、さらに関連のフィルター、ブラケット、サポート、ネジ、ナット、ダボ、ワッシャ、ケーブル、チューブ、ホース、オイルシールまたはエアシール	含まれる
11	MGUK（機械的動力伝達部品および取付アクセサリを除く）	含まれる
12	MGU-K機械的動力伝達部品および取付アクセサリ	含まれる
13	MGUH（機械的動力伝達部品と取付アクセサリを除く）	含まれる
14	MGU-H機械的動力伝達部品および取付アクセサリ	含まれる
15	第5条4項3に定義されるES部品	含まれる
16	第5条4項3に定義される部品を除くES	含まれる
17	ECUとMGUKのフェーズ間の配線	含まれる
18	ECUとMGUHのフェーズ間の配線	含まれる
19	ECUとES間の配線	含まれる
20	プログラマブル半導体を含むか、または高電力スイッチングデバイスを含む任意のECUまたは関連デバイス。これには、MGU-K制御ユニット、MGU-H制御ユニット、インジェクタ制御ユニット、点火制御ユニット、電圧レギュレータ、インテリジェントセンサおよび複雑なエレクトロニクスが付いたアクチュエータを含むが、これらに限定されない。 これには、付属のブラケット、サポート、ネジ、ナット、ダボ、ワッシャ、またはケーブルは含まれない。 標準ECUおよびFIAセンサーは含まれない。	含まれる
21	20欄に記載された部品に関連するブラケット、サポート、ねじ、ナット、ダボ、ワッシャまたはケーブル。	含まれる
22	標準ECU	含まれない
23	PU機能を常に（特定の除外を除く）機能させるために必要な一切のアクチュエータ。	含まれる
24	エアフィルタを含みそこまでのコンプレッサー入口上流のインテーク。	含まれない
25	ヒートシールドおよび関連する取り付け用ハードウェア	含まれない
26	ウォーターシステムアキュムレータ	含まれない

27	熱交換器および付属アクセサリ（チューブ、ホース、サポート、ブラケットおよびファスナーを含むが、これらに限定されない）	含まれない
28	PU制御用のサーボバルブ（含複数）およびアクチュエータ（含複数）以外の油圧システム（例：ポンプ、アクチュエータ、マニホールド、サーボバルブ、ソレノイド、アクチュエータ）。	含まれない
29	PU制御用の油圧システムサーボバルブ（含複数）とアクチュエータ（含複数）	含まれる
30	10 bar未満を供給する燃料供給ポンプと付属アクセサリ（チューブ、ホース、サポート、ブラケット、ファスナーを含むがこれらに限定されない）	含まれない
31	ホース、レギュレーターリザーバー、コンプレッサーなどのPUエアバルブシステムに付随する補助機器。	含まれない
32	タービン出口およびWG出口を超えた排気および関連するブラケット、サポート、ネジ、ナット、ダボ、ワッシャまたはケーブル。	含まれない
33	PUをシャシーまたはギアボックスに取り付けるためのスタッド	含まれない
34	PUとギアボックスとの間のフライホイール、クラッチおよびクラッチ作動システム	含まれない
35	液体類	含まれない
36	PUに搭載されている2kgまでのバラスト。これは許可されている（4.2条に従う）が、PU重量を測定する前に2kgを超えるものは取り除かれる。	含まれる
37	2kgを超えるPUに搭載のバラスト。	含まれない
38	通常パワーユニットの一部ではないワイヤーハーネス	含まれない
A	F1世界選手権のすべての競技会と5000kmテストのためのPUとスペア。 1チームあたりのPUの最小数（1 + 競技規則に従った1シーズン当たりのドライバー1人あたりのPU数）× 2。 事故による損傷やチームによって誘発されたその他の原因によりユニットを交換するために必要な追加のPUまたはスペアは、供給枠には入らず、追加料金が発生する。	含まれる
B	デモイベントのパワーユニット	含まれない
C	パワーユニットとサポート機器のメーカー工場から競技会会場への輸送	含まれない
D	テストおよびレースにてパワーユニットをサポートする人員（5名）	含まれる
E	サポートスタッフの移動、宿泊費および合理的費用	含まれない
F	製造者指定の燃料および油の量	含まれない
G	製造者によって強制されるガレージ機器（例えば、バッテリー管理）	含まれる
H	ガレージIT機器、工場、サーバ、テレメトリー、ラジオ、チーム衣類への接続、	含まれない
I	インストールコンポーネントのベンチテスト（Y時間またはkm）	含まれない