
F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項

第 1 章

F I A 国際ドライバーライセンス
(2019年12月10日版)

目次

第 I 章 - FIA 国際ドライバーライセンス

- 第1条 総則
- 第2条 FIA 国際ドライバーライセンスの等級およびそれが要求され有効なヒストリック競技を含めた競技（注：ドラッグレーシングを除く）
- 第3条 グレードジュニア・D オフロード、D、C、およびRの取得資格と発給条件
- 第4条 グレードBおよびAに対する取得条件
- 第5条 スーパーライセンスの資格と発給条件
- 第6条 eライセンスに対する取得条件
- 第7条 世界および国際スピード記録挑戦のためのライセンス
- 第8条 トラックレーシングに対するライセンス
- 第9条 ドラッグレーシングライセンス
- 第10条 障害のある参加者のためのライセンス
- 第11条 障害者国際ドライバーライセンス保持者のモータースポーツの実践
- 第12条 FIA 代替エネルギーカップに該当する競技のためのライセンス

付則 ポイント表

第 1 章 F I A 国際ドライバーライセンス

第 1 条 総則

1. 1) すべての F I A 国際ドライバーライセンスの発給は国際モータースポーツ競技規則、とりわけ 9 条および 20 条に統括される。付則 L 項の本章ではサーキットおよび公道における競技、ヒストリックカー競技、ドラッグレーシング、および身体上障がいを持つドライバーとナビゲーターに対してのライセンスの等級、資格の必要条件、記載内容、効力性を定める。
本章で使用される「選手権」という用語にはトロフィー、カップおよびチャレンジを含むものとする。
1. 2) F I A 国際ドライバーライセンスの申請者は、以下の条項で特に別途年齢が要求される場合を除き、16 歳に達していなければならない。
(生年月日が拘束される)

1. 3) F I A国際ドライバーライセンスの申請を行う際に、申請者はWADB（ワールドアクシデントデータベース）同意宣言を「受け入れる」あるいは「受け入れない」のいずれかを表明しなければならない（WADB内の個人データ処理）。WADB同意宣言は、本付則L項の付則2に記載されている通り、すべてのライセンス申請書式および手順に含まれていなければならない。申請者は表示される通りに自身の選択を表示し、その選択を確認するために申請書に署名しなければならない。
1. 4) F I A国際ドライバーライセンスの記載内容
- 「国際自動車連盟」の表記およびASN名称
 - 「F I A国際ライセンス」の表記
 - ライセンス番号
 - ライセンスグレード
 - ライセンスの有効開始日と有効期限（第9条7参照）
 - ドライバーの最近の写真
 - ドライバーのフルネーム
 - ドライバーの生年月日（任意）
 - 健康診断の結果に基づき、次の文言：
「F I Aの医療基準に準じ、モータースポーツをするに適している。日付
眼鏡等（眼鏡またはコンタクト） あり／なし 特別な医療管理事項 あり／なし」
 - ライセンス申請にて、義務付けられるWADB同意宣言に関してなされた選択に従い、以下の文言：
「WADB内での個人データの処理についての同意：はい／いいえ」

第2条 F I A国際ドライバーライセンスの等級およびそれが要求され有効なヒストリック競技を含めた競技（注：ドラッグレーシングを除く）

2. 1) スーパーライセンス：フォーミュラ1世界選手権のドライバーに必要。
2. 2) グレードA：パワーウェイトレシオが1 kg/hp以下のすべての車両に必要。
2. 3) グレードB：パワーウェイトレシオが1 kg～2 kg/hp間のすべての車両に必要。
2. 4) グレードC：パワーウェイトレシオが2 kg～3 kg/hp間のすべての車両（上記の車両を除く）、およびF I Aオートクロス、ラリークロス、トラック選手権に必要。また、パワーウェイトレシオに関係なく、ヒストリックフォーミュラ1車両（G期以降）、フォーミュラ2車両（H期以降）、インディカー（G期以降）、フォーミュラ500およびフォーミュラA車両（すべての）、グループC車両（すべての）、カンナム車両（すべての）、付則J項第251条1項1に規定されるカテゴリーIIのグループCN、DおよびE2ヒルクライム車両、および2リッターを超えるスポーツプロトタイプ車両（G期以降）に必要。

2. 5) **グレードR** : F I A国際カレンダーに記載されたすべての「公道」で開催される競技（ラリー、クロスカントリーラリー、ヒルクライム、その他競技者が別々にスタートする競技）。
F I A付則J項第251条1項1に規定されるカテゴリーIIのグループCN、DおよびE2ヒルクライム車両には、グレードRライセンスは有効でない。
2. 6) **グレードD** : パワーウェイトレシオが3 kg/hpを超えるすべての車両（上記の車両を除く）、および、パワーウェイトレシオが3 kg/hp未満の車両があるか否かに関わらず、F I Aにより登録されたすべてのクラブおよびブロンズ・インターナショナル・シリーズ、およびパワーウェイトレシオが3 kg/hp未満の車両があるか否かに関わらず、サーキットにおけるすべてのヒストリックカーレーシングイベントに必要（上記の車両を除く）
2. 7) ヒストリックモータースポーツと現代のモータースポーツを区別した価格体系を維持するため、ASNは、Hのグレードと「ヒストリックモータースポーツイベントのみ」と記すか、HREGのグレードと「ヒストリックレギュラリティモータースポーツイベントのみ」と記した、C、DおよびRライセンスの発給承認することがある。（平均速度が最大50 km/hである競技）
グレードD1 : 通常では競技ライセンスを保有していない者に対して、複数国から参加を募る特定の性格を有する競技に参加することを許すためのライセンスである。本ライセンスは、F I AによってグレードD1ライセンス所持者が参加できる競技として個々に承認され、かつ、その旨がF I A国際カレンダーに記載された国際競技会についてのみ有効である。
2. 8) **グレードF I Aジュニア・Dオフロード** : ライセンス発給される年齢が13歳（その年に13歳に達する者）から16歳未満のドライバーであり、F I Aによって指定されたジュニアカテゴリーの車両のみのも。および年齢が14歳（競技参加の年に14歳の誕生日をむかえる者）から17歳未満（ライセンスが発給された日）のラリークロスに出場するドライバーのもの。
指定された部門：
オートクロス : F I Aジュニアバギーカップラリークロス : F I Aが承認したすべての国際シリーズで、対象となる車両はすべての安全項目が付則J項の必要条件を満たし、且つパワーウェイトレシオが5 kg/hp（ドライバー搭乗時の車両重量）以上とする。
2. 9) 記されている車両のカテゴリーにおいて、グレードF I Aジュニア・Dオフロードを除くいずれのサーキットレースライセンス等級もバンクを有するオーバルスピードウェイでのレースに有効である。
しかしながら、オーバルコースでのレース経験のないドライバーには、参加許可を得るため、適切な技量と一定のテストを満足することを求めるよう、そのようなコースを有する国のASNが要請することを推奨する。

第3条 グレードジュニア・Dオフロード、D、C、およびRの取得資格と発給条件

3. 1) グレードジュニア・Dオフロードライセンスは、申請者の所属するASNから発給され、その条件として申請者の親権者の承諾書、ならびにASN公認の競技において少なくとも2年間定期的に競技していることを確認できることが要求される。
3. 2) グレードDのライセンスは、申請者のASNによって発給される。グレードDを取得するには、申請者はまず試行期間を経なければならない。申請者は暫定ライセンスを取得した上で、この試行期間の間、かつ申請前2年間以内に少なくとも5回、ASN公認サーキットでの自動車レースに出場し、十分に競技を行うことができると評価されるか、CIKインターナショナルBライセンスを所持していなければならない。
この試行期間の間、申請者の管轄ASNあるいはFIAは事前に通告することなくライセンスを取り下げる権限を有する。グレードD1のライセンスは、申請者の所属するASNによって発給され、取得に当たって試行期間が必要とされることはない。グレードD1は1競技についてのみ有効であり、当該競技会の名称と日付が、発給ASNによってライセンス上に記載されていなくてはならない。
本ライセンスには、当該競技における本ライセンス所持者の役目および走行許可の有無が明記されていなければならない。競技が公道で行われる場合には、（当該公道が閉鎖されるか否かを問わず）、グレードD1ライセンス所持者は、当該競技が開催される国で有効な運転免許証を所持していなければならない。個々のドライバーに対してこのライセンスの発行回数に制限はない。
3. 3) グレードCライセンスは、申請者のASNによって発給される。グレードCを取得するには、申請者はまず国内最高グレードまたはCIK国際BあるいはDライセンスのいずれかを取得した上で、試行期間を経なければならない。
グレードCライセンスの申請者は、この試行期間の間、かつ申請前2年間以内に少なくとも5回、ASN公認サーキットでの自動車レースに出場し、十分に競技を行うことができると評価されるか、グレードDライセンスを所持していなければならない。
例外的に、FIAがこの目的のために特に指定した国際シリーズの一部のレースに、1シーズンに限り国内ライセンスを所持する希望者の参加が許される。この場合、申請者は16歳に達していなければならない。（生年月日が拘束される）
3. 4) グレードRのライセンスは申請者の所属するASNによって発給される。グレードRを取得するためには、申請者はまず国内最高グレードのライセンスを取得した後試行期間を経なければならない。申請は、この試行期間においてASN公認競技に出場し、十分競技を行うことができると評価されなければならない。また、申請者の成績は参加した競技の競技長によって成績が承認されなければならない。

第4条 グレードBおよびAに対する取得条件

4. 1) グレードBまたはAのライセンスは、ドライバーの所属するASNがドライバーの成績、能力および品行が納得いくものであると確認してから、そのASNによって発給される。
4. 2) グレードBを取得するためには、
 - 1) ドライバーの管轄ASNは申請者が18歳を超えていることを確認しなければならない。ドライバーは申請前2年間以内に少なくとも10回、国内あるいはASN公認国際レースに出場し、十分に競技を行うことができると評価されなければならない。
または、
 - 2) ドライバーはグレードCライセンスを所持し、少なくとも7回、国内選手権あるいは国際レースに出場し十分に競技を行うことができると評価されなければならない。付則L項第1章第1条2の最少年齢が遵守されなければならない。
または、
 - 3) 申請者が、CIK世界選手権あるいはCIKワールドカップの最終認定順位にて上位3位で完走していること。付則L項第1章第1条2の最少年齢が遵守されなければならない。
4. 3) グレードAライセンスをドライバーが申請する場合、以下が適用される：
 4. 3. 1 ドライバーは、現行のFIA国際グレードBライセンスの所持者でなければならない。
 4. 3. 2 ドライバーはグレードC選手権で6つの競技会に出場完了していなければならない。
 4. 3. 3 ドライバーは少なくとも17歳でなければならない（生年月日が拘束される）。
 4. 3. 4 ドライバーは少なくとも累計14ポイントを獲得していなければならない。ASNは次のいずれかで累積したポイント数のいずれか高い方を考慮する（a）申請日直前の3カレンダー年間、あるいは（b）申請の年に完了した選手権で累計したポイントに加えて申請日直前の2カレンダー年間。選手権およびポイントは付則1に掲載される。ASNはこれらを考慮するにあたり4. 3. 6および4. 3. 7に認められる一切のポイントを含める。
 4. 3. 5 ドライバーは、付則1にあるいずれかの選手権での、2つのフルシーズンにおいて、各々少なくとも80%に参戦していなければならない。
 4. 3. 6 グレードB選手権、あるいはFIA F3レジョナル選手権にて2つのフルシーズンを完了したドライバーには、一回限り追加の5ポイントが与えられる。これらの追加ポイントはグレードAライセンスの必要条件についてのみ数えられる。
 4. 3. 7 管轄のASNにより、適切な技能と経験を有していると見なされたドライバーには、ライセンス発給ASNの裁量にて、1～最大5ポイントの追加点が与えられる。これらの追加ポイントはグレードAライセンスの必要条件についてのみ数えられる。
 4. 3. 8 国際モータースポーツ競技規則の最重要項目について、ドライバーは管轄の

ASNによって実施される質問セッションを成功裡に終了させなければならない。

4. 4) グレードAまたはBライセンスに対する資格を維持するためには、そのドライバーは12ヵ月毎に適切なカテゴリーの国際格式競技に最低1戦出場しているか、またそうでない場合には国際格式競技の練習走行期間の間、ライセンスを発給しているASNが納得するまで、再審査されなくてはならない。

第5条 スーパーライセンスの資格と発給条件

FIAフォーミュラワンのスーパーライセンスはFIAによって発給される。

5. 1) 資格

5. 1. 1 ドライバーは、現行のFIA国際グレードAライセンスの所持者でなければならない。
5. 1. 2 スーパーライセンスの初回申請の際、ドライバーは有効な運転免許証の所持者でなければならない。
5. 1. 3 ドライバーは、最初に参加する週末のF1レースの開始時点で、少なくとも18才でなければならない。
5. 1. 4 a) スーパーライセンスの初回申請の際、または本条項5. 1. 6 c)に基づきスーパーライセンスを申請する際は、ドライバーは国際スポーツ競技規則、およびF1競技規則の最重要事項に関する質問セッションを成功裡に修了しなければならない。
b) すべてのF1スーパーライセンスの要請においては、当該F1チームは、国際モータースポーツ競技規則およびF1競技規則の最重要事項についてのブリーフィングをドライバーとともに開催したことをF1スーパーライセンス申請書を介して証明しなければならない。
5. 1. 5 ドライバーは、付則1にあるいずれかのシングルシーターの選手権での、2つのフルシーズンにおいて、各々少なくとも80%に参戦していなければならない。
5. 1. 6 更にドライバーは、以下の必要条件の少なくとも1つを満たさなければならない：
a) 少なくとも40ポイントを累積する。FIAは次のいずれかで累積したポイントのいずれか高い方を考慮する (a) 申請日直前の3カレンダー年間、あるいは (b) 申請の年に完了した選手権で累計したポイントに加えて申請日直前の2カレンダー年間。選手権大会とポイントは付則1に掲載される。
b) 過去3シーズンの間にスーパーライセンス（練習専用のスーパーライセンスは除く）が与えられたことがある。
c) 過去3シーズンの間より前にスーパーライセンス（練習専用のスーパーライセンスは除く）が与えられたことがある。この場合、ドライバーは、シングルシーターのフォーミュラ車両において、近年中に一貫して突出した才能があるとFIAで判断されなければならない。当該F1チームは申請に先立つ180日以内に申請者が相当とするフォーミュラワンの車両(1)で、最低300kmをレーシングスピードで最大2日間の間に走行していることを、テストを行った国のASNが証明されるか、FIAフォーミュラワン世界選

手権ドライバー部門対象のイベント中に申請者が行ったことを示さなければならない。ドライバーがヒストリックカーで最低300kmを走行したという場合、当該F1チームは、F1スーパーライセンス申請書式にて、当該ドライバーがすべての関連する現行車両の制御とシステムについて正しく習熟するためのブリーフィングを行ったことを証明しなければならない。

(1) 現行車両、以前の車両あるいはヒストリックカーはF1競技規則で定められたもの。

5. 2) 練習専用のスーパーライセンスの取得要件

5. 2. 1 ドライバーは現在有効なFIA国際グレードAライセンスを保有していなければならない。

5. 2. 2 練習専用のスーパーライセンスの初回申請の際、ドライバーは有効な運転免許証の所持者でなければならない。

5. 2. 3 ドライバーは、最初に参加する週末のF1レースの開催時点で少なくとも18才でなければならない。

5. 2. 4

a) 練習専用のスーパーライセンスの初回申請時ドライバーはFIAフォーミュラ2選手権の6つの競技会を完了しているか、前の3年以内で累積25ポイントを獲得していなければならない。さらにドライバーは国際モータースポーツ競技規則およびF1競技規則の最重要項目に関する質問セッションを成功裡に終了させなければならない。

b) すべての練習専用のスーパーライセンスの要請においてドライバーは、FIAフォーミュラ2選手権のフルシーズンを完了しているか、前の3年以内で累積25ポイントを獲得していなければならない。さらに、当該F1チームは、国際モータースポーツ競技規則およびF1競技規則の最重要事項についてのブリーフィングをドライバーとともに開催したことを、F1スーパーライセンス申請書を介して証明しなければならない。

5. 2. 5 ドライバーは、シングルシーターのフォーミュラカーで突出した才能があることを示し、FIAにより全員一致で認められた者。当該F1チームは、申請に先立つ180日以内に申請者が相当とするフォーミュラワンの車両(1)で、最低300kmをレーシングスピードで最大2日間の間に走行していることを、テストを行った国のASNが証明していることを示さなければならない。ドライバーがヒストリックカーで最低300kmを走行したという場合、当該F1チームは、F1スーパーライセンス申請書式にて、当該ドライバーがすべての関連する現行車両の制御とシステムについて正しく習熟するためのブリーフィングを行ったことを証明しなければならない。

5. 2. 6 ドライバーは12カ月は試行期間とされ、練習専用のスーパーライセンスは仮所持であり、いつでも再審査を受けることになる。

(1) 現行車両、以前の車両あるいはヒストリックカーはF1競技規則で定められたもの。

5. 3) 申請手順

a) 申請者が参戦しようとする最初のFIAフォーミュラワン世界選手権競技の車両検査の14日前までに申請を完了しなければならない。やむを得ない理由により選手権のドライバー交代をする場合は、その競技の最初の車両検査が始まる48時間以上前にFIAに申請が受理されていなければならない。

- b) 現有の競技ライセンスを発給したASNは、ドライバーの競技記録、現有の国際Aライセンスナンバーとともに特別な推薦状と一緒に提出しなければならない。
- c) ドライバーは、完璧なスーパーライセンス申請書をFIAに提出しなければならない。
- d) 年間のスーパーライセンス料金がFIAに支払われていなければならない。

5. 4) 発給条件

- 5. 4. 1 5. 1) あるいは5. 2) および5. 3) の条件を満たしていれば、FIAはスーパーライセンスを発給する。
- 5. 4. 2 スーパーライセンスは発給した年の末日まで有効である。
- 5. 4. 3 スーパーライセンスを取得したドライバーについて、見習い期間である初のフォーミュラワンレースの後12ヵ月の間は、いつでも再審査が行われる。

第6条 e ライセンスの取得条件

6. 1) e ライセンスの取得資格

- 6. 1. 1 ドライバーは、有効なFIA国際グレードBライセンス許可の所持者でなければならない。
- 6. 1. 2 ドライバーは、競技にかかる電氣的な安全面、技術面、競技面についての最重要事項のトレーニング過程を成功裡に修了しなければならない。
- 6. 1. 3 ドライバーは、国際スポーツ競技規則とFIAフォーミュラE選手権の競技規則の最重要事項の質問セッションを成功裡に修了しなければならない。
- 6. 1. 4 ドライバーは、以下の必要条件の少なくとも1つを満たさなければならない：
 - a) 前年にFIAフォーミュラE選手権のドライバーとして少なくとも3つのレースに出場しているか、3年以内に10回出場。
 - b) 少なくとも20ポイントを累積。FIAは次のいずれかで累積したポイントのいずれか高い方を考慮する (a) 申請日直前の3カレンダー年間、あるいは (b) 申請の年に完了した選手権で累計したポイントに加えて申請日直前の2カレンダー年間。選手権およびポイントは付則1に掲載される。
 - c) 過去にF1スーパーライセンスを所持。
 - d) 上記a) からc) の資格要件を満たす機会がないが、単座席のフォーミュラカーにおいて顕著な才能を一貫して示したとFIAに判断された者。

第7条 世界および国際スピード記録挑戦のためのライセンス

7. 1) ドライバーライセンス発給

- 7. 1. 1 10kmまたは10マイルのクローズドトラックまたはオープントラックで開催される距離、時間、またはワールドクローズドコース絶対記録挑戦に参加するすべての車両についてのライセンス要件
10kmまたは10マイルのクローズドトラックまたはオープントラックで開催される距離、時間、またはワールドクローズドコース絶対記録挑戦 (国

際モータースポーツ競技規則付則Dに定義されている)では、F I A国際ドライバーライセンスが必要とされる。要求されるライセンスは、表1で指定されているように、記録挑戦の間に達する最大速度により異なる。

表1

ライセンスタイプ	最大速度
最低グレードD	250 k p h 以下
最低グレードC	250 k p h 超

7. 1. 2 公認されたドラッグレーシングトラック、または複線路で同方向から成る他のトラックで行われるスタンディングスタートによる加速記録挑戦のためのライセンス要件
ドラッグレーシングカーおよび他の車両により、公認ドラッグレーストラックおよび1/4マイル以下の他のオープントラックで行われるスタンディングスタート加速記録挑戦(付則Dに定義されている)は、国際モータースポーツ競技規則付則L項第I章「F I A国際ドライバーライセンス」の第9条「ドラッグレースのためのライセンス」に規定されているドラッグレーシングドライバーライセンス規定に適合しなければならない。

7. 1. 3 記録バックアップ路が反対方向にて必要とされる1マイル以下の距離記録挑戦のためのライセンス要件
L S Rドライバーライセンスの資格は、スピードの段階的増加または以前の経験に基づくことができる。ライセンスは、特定の車両タイプに紐付けされている。

7. 2) スピードの段階的増加に基づく資格

7. 2. 1

- a) 記録バックアップ路が反対方向にて必要とされるスタンディングまたはフライングスタートによる1マイル以下の距離記録挑戦のためのドライバーライセンス要件はスピードの段階的増加に基づいている。
- b) 特定のL S Rライセンスレベルの要件は、以下の表に示すように、すべての低いレベルライセンスの要件に追加されて用いられる。
- c) ドライバーは、希望のレベルの仮ライセンスの申請をA S Nに提出する。ドライバーが成功的走行のための要件を完了すると、F I A審査委員によってアップグレードが認証される。その認証には、ライセンス発給要件を満たすために使用された車両に関する情報(名前、番号、画像)が含まれる。要件が満たされA S Nに提出すると、A S Nは完全なライセンスを発行する(表2参照)。

表 2

段階的速度増加についての基準		
ライセンスレベル	記録挑戦の間どの時点でも認められる最大速度	要件
LSR D	200 k p h以下	最低16歳（ジェットエンジン動力車両の場合は18歳）。グレードD以上の競技ライセンスを所持するドライバーは、自動的にLSR Dライセンスの資格を取得するが、それでもLSRライセンスの申請をASNに提出しなければならない。一部の競技会場では、政府発行の運転免許証も必要になる場合があることに注意。
LSR C	300 k p h以下	最低18歳。250 k p hと299 k p hの間の少なくとも1回の成功した単走。 グレードC以上の競技ライセンスを所持するドライバーは自動的にLSR Cの資格を取得するが、それでもLSRライセンスの申請をASNへ提出しなければならない。
LSR B	400 k p h以下	最低18歳。350 k p hと399 k p hの間の、同じ12ヶ月の期間内に実行された、少なくとも2回の成功した単走を完走。
LSR A	無制限	最低18歳。450 k p hと499 k p hの間の、同じ12ヶ月の期間内に実行された、少なくとも3回の成功した単走を完走。

7. 2. 2 経歴に基づく認定

ドライバーは、経歴に基づいてLSR Cライセンスまたはより高いレベルのライセンスを申請することができる。上記の要件に相当する経歴証明は、希望レベルのライセンス申請と一緒に提供されなければならない。

- a) 経歴に基づいてLSR DまたはLSR Cのライセンスを取得するには、FIAまたは他の団体が認可した陸上速度記録挑戦からの履歴、または現在あるいは以前に保持する陸上速度記録の証拠を提示しなければならない。
- b) 経歴に基づいてLSR BまたはLSR Aのライセンスを取得するには、ドライバーは上記の証拠を提供しなければならず、その経歴は、記録挑戦で使用される車両または非常に類似した車両で達成したものでなければならない。
- c) 経歴証明がASNによって十分であると考えられる場合、非暫定的ライセンスが発行される。
- d) グレードC以上の競技ライセンスを持っているドライバーは自動的にLSR Cの資格を取得するが、それでもなお、ASNへLSRライセンス申請を提出しなければならない。
- e) ライセンスはライセンス発行後、不参加競技年3年ごとに1レベル減少する。

7. 2. 3 車両特有のライセンス

- a) LSRドライバーライセンスは車両特有のもので、ドライバーに特定の車両で記録挑戦を行うための許可を与えるものであり、名前、番号、写真で識別される。

- b) 車両が変更された場合、ドライバーは新しいライセンスを申請する必要はないが、L S R Cレベルから開始される段階的な速度向上の要件に従わなければならない。ドライバーがスピード要件を満たしていれば、それはライセンスに記載される。

第8条 トラックレーシングに対するライセンス

すべてのトラックレースについてはグレードCのライセンスが必要とされる。トラックレースで達成した成績はライセンスの昇級資格として必ずしも有効ではない。

第9条 ドラッグレーシングライセンス

9. 1) F I A国際ドラッグレーシングライセンスは、ライセンスが発給される各車両カテゴリー内で、F I Aが公認するすべてのドラッグレーシング競技に有効であり、かつそのような競技に対して所有が義務づけられる。
9. 2) F I A国際ドラッグレーシングライセンスについては、国際モータースポーツ競技規則第2章および第8章に規定される国際ライセンスに関するすべての規定に従う。
9. 3) F I A国際ドラッグレーシングライセンスは、重ね印刷された“DR”の大文字により識別される。
9. 4) ライセンスを発給するASNは、個々の等級に対して要求される資格の判断に対して責任を負うものとする。それには次を含む：
 すべてのライセンス申請者は、16歳以上でなければならない。プロモディファイド、トップメタノールドラッグスター、トップメタノールファニーカー、プロストック、ファニーカー、トップフューエルのドライバーの最低年齢は、18歳である。
 17歳の者は、次のすべての基準が満たされている場合、プロモディファイド、トップメタノールドラッグスター、トップメタノールファニーカー、プロストック、ファニーカー、トップフューエルのライセンスを申請できる。
 1) ライセンス申請者のASNがそのライセンス申請を認可している。
 2) 申請者の18歳の誕生日が来るシーズンの間になる。
 3) 申請者が、ASNライセンスのある別のドラッグレーシングカテゴリーの積極的参加者であった。
9. 5) ドラッグレーシングに適用される国際規則に規定されている通り、ライセンスは下記の車両カテゴリーに対して有効である。

Class	TypeA over 125" Wheelbase	TypeB upto125" Wheelbase	TypeC bodied
1	Top Fuel	Funy Car	Pro Modified

2	TM/D	TM/FC	Pro Stock
3	*ET6.0-7.49	*ET6.0-7.49	*ET6.0-7.49
4	*ET7.50-9.99	*ET7.50-9.99	—

トップフューエル、ファニーカー、プロモディファイド、プロストック、トップメタノールドラッグスターおよびトップメタノールファニーカーのライセンス申請者は、要求されたクラス（含複数）の最小E. T. 以下および要求されたクラス（含複数）のm p h標準以上で2回走行を完了しなければならない。

*E T = 4分の1マイル経過時間（402.33m）

クラス標準は次の通り：

トップフューエル

5.40あるいはそれより早い2回の4分の1マイル（402.33m）の走行、および260mph（415km/h）あるいはそれより早い1回の走行 — または — 4.70あるいはそれより早い2回の1,000'（304.8m）の走行および240m p h（386km/h）の1回の走行。

ファニーカー

5.70あるいはそれより早い2回の4分の1マイル（402.33m）の走行、および250mph（400km/h）あるいはそれより早い1回の走行 — または — 4.90あるいはそれより早い2回の1,000'（304.8m）の走行および230mph（370km/h）の1回の走行。

プロストック

7.60あるいはそれより早い2回の4分の1マイル（402.33m）の走行、および170mph（270km/h）あるいはそれより早い1回の走行。

プロモディファイド

7.40あるいはそれより早い2回の4分の1マイル（402.33m）の走行、および180mph（280km/h）あるいはそれより早い1回の走行。

TMD/TMFC

6.40あるいはそれより早い2回の4分の1マイル（402.33m）の走行、および200mph（320km/h）あるいはそれより早い1回の走行。

9. 6) すべてのライセンス申請者は、一切のテスト走行を行う前にASNの身体検査を受けることが求められる。身体検査書式およびライセンス申請書はASN所定のものを利用可能とする。国際ライセンスの標準医務要件については付則L項第II章第1条を参照のこと。同様にテスト走行に使用される車両は、申請されるクラス/ライセンスの規則および規定について最新のものでなければならない。
9. 7) 特定のクラスのライセンス所持者は、同タイプの下位のクラスに出場しても良い。（例えば、TypeAのClass 1のライセンス所持者はTypeAのClass 2および4に出場することが認められる。）さらに、他のすべてのF I AドライバーライセンスはClass 4のドラッグレーシングライセンスに代えることができるもの

とする。

9. 8) 以前に競技者ライセンスを所持したことがない新規ドライバーには、特別なコクピット適応（目隠し）テストが実施され、コミッティ監視の下で最低6回の走行を実施することが求められる。すべてのライセンス申請者は一切のテスト走行を実施する前に身体検査を行うことが求められる。完全な指示事項はライセンス申請書式の裏面を参照のこと（F I A A S Nより入手可能）。F I A 選手権競技会においてドライバーに追加の走行が提供されることはない。アップグレードあるいはクロスグレード（ボディタイプカテゴリーからオープンホイールのカテゴリー、またその逆の変更）となるドライバーには、コクピット適応テストの実施と3回の走行が要求される（ライセンス申請1回につき）。ライセンスが与えられているドライバーは、そのライセンス制限以下にクラス付けされる車両を運転できる。ロングホイールベースカテゴリーからショートホイールベースへ、ドラッグスターからボディタイプへなど、またその逆の枠を越える変更は、それぞれのライセンスに特に定める場合を除き、禁止される。

第10条 障害のある参加者のためのライセンス

10. 1) ドライバー

モータースポーツの実践の妨げとなる慢性疾患および不適格視覚障害によって引き起こされる問題に関係なく、後天性あるいは先天性障害のある者で、当該者の国に設置される国内医療委員会（その設置がある場合）またはA S Nの指定する医師の意見で、国際ドライバーライセンスを取得する条件を満たさないとされる者（第2章第1項5.2を参照）は、以下の条件をすべて満たす場合に、「障害のあるドライバーの国際ライセンス」の取得を申請することができる。

本ライセンス発給基準は次の4段階にて判断される：

- i) 「障害のあるドライバーの国際ライセンス」の取得候補者であるドライバーは、国内医療委員会の設置がされている国にて、その委員会委員により、また設置がない場合にはA S Nの任命する医師により検査を受ける。
- ii) 申請者は、その運転能力評価のため、自身の競技車両を使用し、できればサーキットあるいはラリーステージにて、A S Nから出されるオフィシャルの立会いのもとで、運転技能試験を受けなければならない。当該ドライバーに関するA S Nからの報告書は、「障害のあるドライバーの国際ライセンス」の申請時に、F I A身障者およびアクセシビリティ委員会に提示されなければならない。
- iii) 申請者は、それと同時に、参加を予定している競技車両（または類似の車両モデル）から、できるだけ早く脱出する能力についても判定される（差し迫った危険、火災の発生などのシミュレーション）。申請者はシートベルトを取り付けレース出走準備を整えた位置から、参加を希望する選手権の時間要件に従い、単独で脱出し、車両から離れなければならない。

ない。車両の外に出たら、仰向けになり、その姿勢からうつぶせになること、またその逆ができなければならない。申請者が要求される脱出時間を越えた場合F I A身障者およびアクセシビリティ委員会はその事例について分析し当該ドライバーのASNに勧告を発行する。いかなる場合においても、この脱出判定用のビデオは、「障害のあるドライバーの国際ライセンス」の申請時に、F I A身障者およびアクセシビリティ委員会に提出しなければならない。

- iv) ドライバーは自身のASNから身障者用ドライバーパスポート（第10項2を参照）を取得しなければならない。「障害のあるドライバーの国際ライセンス」の申請とともにF I Aにこれが提示されなければならない。F I A身障者およびアクセシビリティ委員会は、医学的、技術的および競技的な評価を一旦受領した後、個々の申請者に関するガイダンスをASNに発行する。その身障者およびアクセシビリティ委員会から勧告を受領した後、ASNは、「障害のあるドライバーの国際ライセンス」を許可するか却下するかについて最終的決定を行う。

10.2) 身障者用ドライバーパスポート

ASNは、次の情報を詳細に記載したパスポートを競技参加者に発行しなければならない。

- i) マニュアルまたはオートマチック運転免許証
 - ii) 競技参加者が自身の競技用車両から自力で脱出するのにかかる時間。
 - iii) 競技参加者が競技車両を制御するために必要とする適応の詳細。
 - iv) 歩行者または非歩行者の競技参加者。
- このパスポートは、「障害のあるドライバーの国際ライセンス」を補足する。

10.3) 身障者ドライバーの車両に対する適応証明

F I A身障者およびアクセシビリティ委員会のF I A適応ワーキンググループによる評価が達成されたものと判断された後、障害のあるドライバーに必要とされる適応のために、対応する公認および／あるいは技術規則を遵守していない競技車両について、F I Aにより適応証明が提供される。当該競技参加者あるいは当該障害のあるドライバーのASNはF I A公式テンプレートを使用しF I A適応ワーキンググループに適応証明を要求すること。F I A適応ワーキンググループは、国際スポーツカレンダーに掲載の競技、あるいはF I A適応証明を特に要求する規定の下で行われる競技に参加を予定する車両についてのみ要求を受け入れる。

10.4) ナビゲーター

同様に、モータースポーツの実践の妨げとなる慢性疾患および不適格視覚障害によって引き起こされる問題に関係なく、国際モータースポーツ競技規則第20条にて定義される通り、スポーツ活動においてラリーのナビゲーターとしての役割に限定される障害をもつ参加者は、国際モータースポーツ競技

規則第20条にて定義される通り、「身障者ラリーナビゲーターの国際ライセンス」の申請を行うことができる。

満たされるべき身体的基準は、「身障者ドライバーの国際ライセンス」に求められるものと同様である。申請者がナビゲーターを務めることを希望する車両（あるいは類似の車両モデル）から脱出する能力について、身障者ドライバーライセンスに求められる基準と同じ基準に従い評価されなければならない。

さらに、すべての場合において、申請者は以下の行為を記載の順序で実行することに成功しなければならない：

- 屋根の上にSOSサインパネルを置く；
- 車両の後方約50mの箇所に、赤色の三角表示を置く；
- SOSサインパネルを回収し、車両の後でそれを振って合図する。

身障者ナビゲーターには、運転技能試験および技術的問題への対応は関わりがない。

FIA身障者およびアクセシビリティ委員会は、医学的、技術的および競技的な評価を一旦受領した後、報告書の形で個々の申請者に関するガイダンスをASNに発行する。身障者およびアクセシビリティ委員会から報告を受領した後、ASNは、「障害のあるナビゲーターの国際ライセンス」を発給するか却下するかについての最終的決定権を持つ。

11. 身障者国際ドライバーライセンス保持者のモータースポーツの実践

11.1) 身障者参加者のライセンス保持者が1名また複数ある一切の競技中は、救急サービスにそれらのドライバーのゼッケンが通知されなければならない。身障者用ドライバーパスポートに、ドライバーの身障状況についての情報、特に歩行者あるいは非歩行者であることについての情報が提供されなければならない。

11.2) 「障害のあるドライバーの国際ライセンス」の所持者で非歩行者の者は、FIA身障者およびアクセシビリティ委員会によって承認された身障者ドライバー識別のためのユニバーサル・ロゴを表示しなければならない。

そのロゴはレースカー上のゼッケンあるいは名前の横に、競技およびテスト中、常に競技用車両の両側のドアと、前面と後面に貼られること。

ステッカーはゼッケンの少なくとも50%のサイズ（いかなる場合も最低8cm²の大きさ）とし、後者の隣に貼られる場合には名前と同じサイズであること。

夜間のレースの間でもロゴが見えるように、白の部分はできる限り電界発光素子（あるいはそれと同等のもの）であること。

耐久レース、および同一車両に複数エントラントのある競技については、障

害のあるドライバーがレース中であることを特定するために高度な照明装置の使用が求められる。

- 11.3) 非歩行である身障者ドライバーは車両に煙または火災が生じた場合にのみ、競技中のサーキットまたはステージ上で停止した車両から自己退避する。また、車両が水域の極近くにあり沈む恐れがある場合にも自己退避する。停車中の車両の身障者ドライバーが安全な場所へサーキットまたはステージを運転して離れることができない場合、ドライバーはケージ、ハーネス、安全装置で保護されたまま車内に留まり、救助されるのを待つ。

第12条 F I A代替エネルギーカップに該当する競技のためのライセンス

F I A代替エネルギーカップに該当する競技に必要なライセンスグレードは以下のとおり。

- － グレードA、B、C、およびDのライセンスは、ソーラーカー競技（カテゴリーIとオリンピッククラス）に有効。
- － グレードA、B、C、およびDのライセンスは、ドライビングテストおよび「エコラリー」（カテゴリーIII、III A、VI、VIIおよびVIII）などの非スピード競技に有効。
- － グレードA、B、およびCのライセンスは、スピード競技（カテゴリーII、III、IV、V、VI、VIIおよびVIII）に有効。
- － また、グレードRライセンスは個別にスタートするロード競技（カテゴリーI、II、III、III A、IV、V、VI、VII、VIIIおよびオリンピッククラス）に有効。

F I A 国際モータースポーツ競技規則付則L項

第2章

ドライバーの身体検査に関する規則
(2019年12月10日版)

第2章 ドライバーの身体検査に関する規則

第1条 毎年の医学的適性に関する受診

1. 1) メディカルコントロールの適用範囲

本章に記載されている身体検査をすべて受診すること：

- － それはF I A国際ドライバーライセンスの発給に必要な医学的条件を満たすために必要かつ十分なことである。
- － それは国内ドライバーライセンスの発給にも強く推奨される。

この身体検査はライセンスを発給する国において医療資格を有する医師により、ドライバーライセンス申請前3ヵ月以内に実施されていなければならない。ただしASNは適切であると判断した場合に限り特別の条件を付することができる。身体検査には以下のものが含まれる。

- － 家族ならびに本人の（内科的、外科的、外傷学的）既往症、付随する病気や伝染病の存在、および薬物の使用に関する質問書
- － 十分な臨床検査。とくに以下を含むこと。
- － 心臓血管の適性検査
- － 視覚検査
- － 運動機能の評価

1. 2) 心臓血管の適性検査

- － すべての場合において、血圧は測定される。
- － 45歳以下の場合、12誘導心電図による検査を2年毎に行う。
- － 45歳以上は、必要であればそれ以前に、3年毎に心臓専門医との相談が求められる。この医師が役に立つと判断する場合は、見られる症状や兆候に応じて、ストレステストなどの更なる検査を受けるよう要請する場合がある。

1. 3) 視覚検査

国際ライセンスが発給される最初の年には、眼科医または法令でテストを行うための当該国で定める資格を有する者の検査を受け、次の事項が証明されなければならない。

この視覚検査の際にコンタクトレンズを着用する権限は与えられていない。必要な場合、ドライバーは眼鏡を着用しなければならない。

a) 視力：

- i) 矯正前または後の左右の各視力が最低9/10であるか、一方の視力が8/10である場合、もう一方は10/10であること。

- ii) 一眼だけの視力が極端に弱く改善できない者でも、矯正の有無にかかわらず対眼の視力が10/10以上であり、次の条件が満たされれば、ドライバーライセンスを取得することができる。：
 - － 下記のb、cおよびdに適合すること。
 - － 眼底が色素網膜症で無いこと。
 - － 古いかまたは先天的な損傷は確実に一眼に限られる。
 - b) 色神：正常（検査方法：石原式色覚異常検査表または同様の適格審査テスト）異常の疑いがある場合にはFarnsworthtest「PanelD15」もしくは同様の方式によるものとする。いかなる場合においても、国際競技に使用される信号旗の色の認知を誤る危険性があってはならない。
 - c) 静止時の視野：最低120°；中央の20°の視野はいかなる部分も損なわれてはならない。視野計による視野計測が実施されていなくてはならない。
 - d) 立体的視覚：機能すること。疑いがある場合、Wirth、Bagolini（線状レンズ）もしくは同様のテストの実施により評価する。
 - e) 視力の矯正：コンタクトレンズの使用は次の場合に認められる。：
 - － コンタクトレンズを最低12ヵ月使用しており、また毎日相当時間着用していること。
 - － それらを供給した眼科技士により、モーターレースに対する適合性が証明されていること。
- 1.3.1) 長期視覚喪失または長期視野異常を含む視覚における重大な疾患の場合には、ドライバーのさらなる視科学的な所見を考慮するまでに2年以上必要となる。この場合、視野および立体的視野を含む特別な視科学的テストが実施されなくてはならない。これにはサーキットにおけるリアルタイムでのテストを可能な限り実施することを推奨するものである。
これらの決定は状況に応じて行われるものとする。
- 1.4) 関節の可動性、動きの幅、切断部位と使用できる人工器官の一覧、知覚と運動の障がいの一覧
以下の場合には国際ライセンスの発給に適合する。
- － 指の切断。ただし、両手の握り機能が損なわれていない場合。
 - － 義肢。ただし、結果として機能が正常に等しいか、または正常に近い場合。
 - － 手足の自由な動きが50%を超えて阻害されていないもの。
- 1.5) モータースポーツを行うにあたり不適格とされる、もしくは特定の組織による医学的評価を必要とする疾病および身体障がいリスト
- 1.5.1) 完全に除外されるもの
- － 治療中であるなしに関わらず、過去10年間に確認された癲癇症状。
 - － 突然死の危険性がある心臓血管の問題。
 - － 片目の失明（単眼盲）。
- 現在の国際ライセンスを所持しているドライバーが片眼失明となった場合については、2020年シーズンについてのみFIAメディカル委員会によりケースバイケースで審査される。しかしながら、2021年シーズン以降、単眼盲のドライバーには一切国際ライセンスが認められない。
なお、前述の例外から起因するすべての問題において、もし強い要望があり、会議資料として提出するためには、FIAメディカル委員会は他の専門委員会

の意見を求めることがある。

- 1.5.2) 標準ライセンスには適合しないが、身体障害のあるドライバーのライセンスの申請を認めることができる場合（本規定の第1章第10条を参照）。
- － 1.4項で定義される基準を満たさない関節のあらゆる制限、切断と義肢
 - － 中枢および末梢における知覚運動の重大な異常（片麻痺、半側麻痺、対麻痺等）
- 1.5.3) ASNが承認した組織による医学的評価を必要とする疾病および身体障がい（当該組織はメディカル委員会または委員会が存在しない場合はASNが承認した医師とする。）
- － インシュリンまたはスルホニル尿素により治療中の糖尿病。この場合には、当事者および実際に行われていることを示すその治療について定期的管理を行っていることを証明する内秘書類をASNにより承認された医学的組織に提出し、適性検査に関するメディカルサーティフィケート（1.8参照）には<medicalsupervisionnecessary>の文言を記すものとする。
 - － 心臓または動脈異常すべて。
 - － 注意欠陥多動性障害（ADHD）を含む、行動に問題を引き起こす可能性があり、特別なケアを必要とするいずれの精神状態。
 - － その性質あるいは治療により、結果として、事故の場合も含んで、モータースポーツに参加するにあたって害を及ぼす可能性のある健康問題。
- 1.6) メディカル検査フォーム
各々の国において、ASNは自国の法律や慣習に従って、以下のものを作成し印刷しなければならない。
- (i) メディカルクエスチョネア
 - (ii) メディカルフォーム
- 現行規則の要求事項に従い、これらの書類はすべてのライセンス申請者に配布される。
- 1.6.1) メディカルクエスチョネア
当該ドライバーが署名する。
このクエスチョネアの提案される表記内容は、FIAから入手できる。
- 1.6.2) メディカルフォーム
メディカルフォームは以下のものを含んでいなければならない。
- － 診察する医師が必要とする情報（提案される表記内容は、FIAから入手できる）。
 - － 以下のすべての情報。
 - － 受診者の身長と体重。
 - － 血液型とRH因子（法律によって要求される国の場合）。
 - － アレルギー（薬物治療またはその他の治療を行っているか）。
 - － 最後に抗破傷風ワクチンを接種した日。
 - － 数値による筋骨格システムの評価結果。
 - － 数値による視覚検査結果。
 - － 血圧値と更なる検査（年齢と場合により、心電図または負荷心電図のいずれかになる）が実施されたという言明。
- 法律または慣習によって要求されている国においては、このメディカルフォー

ムに追加検査項目を規定してよい。ASNのスタンプの上部に医学検査を行なった医師により署名がなされる。

申請者はこのフォームの下部に、次の事項について宣誓する署名を行なわなくてはならない。

- － 医師に申告した現在の健康状態および既往症（病歴）に間違いのないこと。
- － 世界アンチ・ドーピング機構の禁止物質および禁止方法のリストに含まれる、いかなる物質も使用していないこと。

所属するASNに自身の健康状態に重大な変化がないことを遅滞なく知らせる義務を負う：

- － 医療の観点から、3週間以上受けているいかなる薬物投与を含む。
- － 外傷学の観点から、事故により一定期間休んだかどうか、また、その事故がモータースポーツの参加に関係したかどうかにかかわらない。

1.6.3) メディカルフォームとメディカルクエスチョネアの用途

これらの書類はASNによって保管され、ASNは医学的機密の尊重に関する規則を遵守するものとする。

しかしながら、事故や併発性の病気が発生した場合にモータースポーツに携る医師が利用できる確かなコンピュータファイルを作成する目的で、FIAによりそれらの書類のコピーが要求されることがある。該当するドライバーの部門は、FIAメディカル委員会によって適正な方法で決定される。

1.7) 検査を実施する医師の任務

医学的適性検査を行う責務を持つ医師は、申請者により提示されるメディカルフォームを用いることが義務づけられ、必要とされるすべての詳細事項について記入しなければならない。申請者は検査後ただちにこの書類を当該ASNに送付しなければならない。適否の決定は検査を実施した医師によりなされる。この医師はASNが承認した組織（国内メディカル委員会もしくは承認を受けた医師）に意見を求めてもよい。

1.8) 適性検査に関するメディカルサーティフィケート

それぞれの国際ライセンスは、次の方法で適性検査に関するメディカルサーティフィケートを伴ったものでなければならない。

- ・ライセンスの裏側に記載するか、もしくは
- ・添付書類として別紙に記載する

Aptforthepracticeofmotorsport, accordingtotheFIAMedicalstandards :

Date :

Correctedeyesight (glassesorlenses)	yes	no
Specialmedicalsupervision	yes	no

1.9) 規則の配布

ASNは、自らが管理する書面に加えて、診察する医師に現行規則を配布するか、またはライセンス申請書にそれらの規則が見つけられるコンピュータのウェブサイトを示すことが要求される。

第2条 競技におけるメディカルコントロール

当該競技の医師団長による適性検査に関するメディカルサーティフィケートの確認は、特定の場合に要求される予備的検査に代えることができる。さらにドライバー本人の行動が身体検査の必要性を正当化するか否かに関わらず、競技の期間中もしくはフィニッシュ後いかなるときでも、医師団長、任命されている場合にはF I Aメディカルデリゲートあるいは競技長は身体検査を要求することが可能である。当該ASNは医師団長および任命のある場合にF I Aメディカルデリゲートの報告を受けて、必要とされるいかなる決定をも下すことができる。それが適当であればアルコール検査も実施され得る。

2.1) 神経測定テスト

F I A世界選手権に参加するドライバーに神経測定テストを行なう場合がある。そうしたテストの方法については、当該選手権のF I Aメディカルデリゲートが責任を負う。得られた個人データは、比較目的のために使用される。

2.2) 事故、身体障害または健康上の問題が発生した後の手続き

2.2.1) 競技中の手順 — 競技中に経験した事故、身体障害または健康上の問題（後の段階で診断が行われた場合、2.2.2）を参照）

a) ドライバーの責任

ドライバー（または不可抗力の場合はその親族）は、シリーズまたは選手権を担当する医師団長および医師に一切の健康問題を（完全に良性でない限り）遅滞なく通知する責任がある。

F I、W E C、W o r l d R X、およびW R Cのための特別措置：

さらに、F I Aメディカルデリゲート（電子メールによる）およびF I A (medical@fia.com) にも通知。

b) 健康診断

次の者により、いつでも健康診断を依頼し、実施することができる：

- 医師団長、または
- シリーズまたは選手権を担当するF I Aメディカルデリゲートまたは医師（任命のある場合）。

関係するドライバーがこの検査を受けることは義務であり、ドライバーの所属チームは医師団長またはF I Aメディカルデリゲート（任命のある場合）からそれについて通知を受ける。

c) 検査後の決定

検査を要請し実施した医師は、以下の事項を決定する：

- ドライバーに対し競技の続行を許可するか、
- または
- ドライバーに競技続行を禁じ、復帰検査を要求する。

d) 復帰検査が要求された場合に実施されるフォローアップ

事故/問題が発生した競技の医師団長によるもの：

- ドライバーの管轄ASNに事故/問題を通知し、復帰検査が要求されたことを知らせる。
- ドライバーが病院に搬送された場合、ドライバーの管轄ASNに当該ドライバーの健康状態の変化を知らせる。

F I、W E C、W o r l d R X、およびW R Cのための特別措置：

さらに、F I Aメディカルデリゲート（電子メールによる）および

F I A (medical@fia.com) にもリアルタイムで通知。

ドライバー（または不可抗力の場合はその親族）によるもの：

- －ドライバーの管轄ASNおよび事故/問題が発生した競技の医師団長と、シリーズまたは選手権を担当する医師に、画像資料を含む明確かつ包括的な情報を記載することにより、当該ドライバーの健康状態の変化について通知する。
- －さらに、このすべての情報を当該ドライバーが次に参加を望む国際競技の医師団長に送付し、復帰検査を実施する必要があることを知らせる。
(医師団長の連絡先は、競技が開催される国のASN、そこで判らない場合F I A (medical@fia.com) に問い合わせ)。

F 1、W E C、W o r l d R X、およびW R Cのための特別措置：

さらに、F I Aメディカルデリゲート（電子メールによる）およびF I A (medical@fia.com) にもリアルタイムで通知。

- －復帰検査に合格するまでは、F I A国際カレンダーに登録されているモータースポーツ競技一切に参加しないこと。

ドライバーの管轄ASNによるもの：

- －当該ドライバーから受け取った情報と書類に基づき、また必要な健康診断を実施し、ドライバーが十分に回復したと判断した場合は、当該ASNはその事件を監視し、当該ドライバーの競技への復帰は、次に参加する国際競技の医師団長が実施する復帰検査に合格することを条件に承認されることを確認する書類を当該ドライバーに提供する。
- －当該ドライバーが参加を予定している次の国際競技の医師団長に健康状態を通知し、復帰検査を実施する必要があることを知らせたことを確認する。
- －重大事故が発生した場合は、世界事故データベース (<http://www.fia.com/fia-world-accidentdatabase>) の医療セクションを記入完了し、その後、ドライバーの健康状態の変化に関しての情報を記入完了する。

当該ドライバーが次に参加する国際競技の医師団長によるもの：

- －ドライバーの管轄ASNから出される、当該ドライバーが次に参加する国際競技の医師団長が実施する復帰検査に合格することを条件に、競技への復帰を承認することを確認する文書の提示に応じて、当該ドライバーに復帰検査を受けることを要請する。

F 1、W E C、W o r l d R X、およびW R Cのための特別措置：

復帰検査は、F I A世界選手権の対象とはならない国際競技に先立って行われたい限り、F I Aメディカルデリゲートの立ち合いの下で実施される。

2.2.2) 競技外の手順 — 競技外で経験した事故（国内事故を含む）、あるいは診断された身体的問題または健康上の問題の後の手順

a) ドライバーの責任

ドライバー（または不可抗力の場合はその親族）は、競技外で診断された身体的または健康上の問題（完全に良性でない限り）および競技外で発生した事故またはその影響が診断されたことを、当該ドライバーの管轄のASNに知らせる責任がある。

F 1、W E C、W o r l d R X、およびW R Cのための特別措置：

さらに、F I Aメディカルデリゲート（電子メールによる）およびF I A (medical@fia.com) にも通知。

b) ASNまたはFIAメディカルデリゲートの決定

ドライバーから受け取った情報と書類に基づき、必要な健康診断を行った後、ドライバーの管轄ASNは、復帰検査を受けなければならないかどうかを決定し、ドライバーにその決定を知らせなければならない。

F1、WEC、WorldRX、およびWRCのための特別措置：

ドライバーの管轄ASNはFIAメディカルデリゲートにもその決定を遅滞なく伝えなければならない。

FIAメディカルデリゲートも、正当と判断する場合には、復帰検査を請求する場合がある。その後FIAはドライバーに知らせる。

c) 復帰検査が要求されたときに実施されるフォローアップ

ドライバーによるもの：

- －自身のASNに自分の健康状態の変化を知らせ、いかなる画像資料も含め、明確で包括的な情報を提供する。
- －さらに、このすべての情報を、自身が参加することを希望する次の国際競技の医師団長に送り、復帰検査を実施する必要があることを知らせる（医師団長の連絡先は、競技が開催される国のASN、そこで判らない場合FIA (medical@fia.com) に問い合わせ）。

F1、WEC、WorldRX、およびWRCのための特別措置：

さらに、FIAメディカルデリゲート（電子メールによる）およびFIA (medical@fia.com) にもリアルタイムで通知。

- －復帰検査に合格するまでは、FIA国際カレンダーに登録されているモータースポーツ競技一切に参加しないこと。

ドライバーの管轄ASNによるもの：

- －ドライバーが十分に回復したと判断した場合は、当該ASNはその事件を監視し、当該ドライバーの競技への復帰は、次に参加する国際競技の医師団長が実施した復帰検査に合格することを条件に承認されることを確認する書類を当該ドライバーに提供する。
- －当該ドライバーが参加を予定している次の国際競技の医師団長に健康状態を通知し、復帰検査を実施する必要があることを知らせたことを確認する。

当該ドライバーが次に参加する国際競技の医師団長によるもの：

- －ドライバーの管轄ASNから出される、当該ドライバーが次に参加する国際競技の医師団長が実施する復帰検査に合格することを条件に、競技への復帰を承認することを確認する文書の提示に応じて、当該ドライバーに復帰検査を受けることを要請する。

F1、WEC、WorldRX、およびWRCのための特別措置：

復帰検査は、FIA世界選手権の対象とはならない国際競技に先立って行われない限り、FIAメディカルデリゲートの立ち合いの下で実施される。

2.2.3) 規定不遵守の場合の制裁

ドライバーが2.2.1) および2.2.2) に定められた手続きを遵守しなかった場合は、イベント中に現地で、またはFIA国際カレンダーに登録されたその後の競技で審査委員会に通知される場合があり、それにより適切な決定を下し、正当と判断された場合には罰則を科すことができる。

第3条 アンチ・ドーピングに関する組織体制

F I Aアンチ・ドーピング規則は、モータースポーツにおけるドライバーの健康、公正、公平および安全性を推進し、ドーピングのないスポーツへ参加する彼らの基本的な権利の保護を目的とする。

本規則は国際モータースポーツ競技規則付則A項に掲載される。

第4条 控訴に対する委員会

各国において、ASNによって指名されたメディカル委員会は、本規則の1.3)、1.4)に定められた条件を論争の根拠として、医師とドライバーの間に生じたいかなる論争を解決するために召集されることとする。

ドライバーは、医師、メディカル委員会の委員またはASNに承認された医師の立ち合いのもとに試走の実施を要求されることがある。

当該国内委員会により達せられた結論は、F I Aの管轄下にあるその他のすべての国によって承認される。

第5条 モータースポーツ競技における生理学的調査の規定

5.1) 概論

生理学的調査は医学の本質であると考えられ、全体または一部で、実施される。

- a) 競技開催場所から離れ、参加者の任意および個人の合意が適用される法律と規則の規定に厳格な一致が得られるなら、実施者は下記の規定6.2)、6.3)および6.4)に従わなくてもよい。
- b) または、実施の競技および／またはプラクティスセッション走行中に、上記の合意の直接的な規定に加えて、この場合は、いかなる時もどんな理由であろうとも、競技の通常の運営および調査に関係のない競技参加者およびドライバーを妨げるものであってはならない。よって、実施者は下記の規定6.2)、6.3)および6.4)に従わなければならない。

5.2) 調査実施計画

調査実施計画および研究テーマの選択は、

- a) 独立した研究医師、またはその問題に関して有能な医学チームを持つ法人によるもの
- b) ASNメディカル委員会を通じ、ASNによるもの
- c) F I Aメディカル委員会によるもの

注：b) またはc) において、関係する委員会は、研究医師（含複数）を任命する。

5.3) 事前合意事項

競技中に行われる予定の実験は、権限のあるメディカル委員会の事前の合意なしでは実施することができない。すなわち：

- 5.3.1) 国内格式競技またはF I A世界選手権以外の国際格式競技、および1つのASNの地理的カバーエリア内で行われる競技において、関係する国内メディカル委員会の合意で必要かつ十分である。
- 5.3.2) F I A世界選手権に参加しているドライバーおよびコ・ドライバーが関係す

るすべての実験、および1つの競技であるがいくつかのASNの管轄で走行することが予定されているFIA世界選手権以外の国際的な実験について、FIAメディカル委員会の合意が義務づけられる。従って、国内メディカル委員会によって委任されているか否かに関わらず、これらの要因の範囲内にかかる、いかなる要請もFIAメディカル委員会に提出しなければならない。

5.4) 競技および／または関連するプラクティスセッション中の生理的実験の「フィールドでの」通常走行に要求される追加条件。

すべての場合において、以下の者の合意が必要とされる。

- － 実験が実施される管轄のASN
- － オーガナイザー
- － レースディレクター
- － 医師団長
- － FIA世界選手権の場合、イベントディレクター

このため、要請書には以下を明記しなければならない。

- － 実験に必要な医療機器のタイプ、量および配置
- － 実験の場所、必要な時間を明示すること
 - ・ サーキット競技の場合、それがプラクティスセッション中または決勝レース自体の中で実施されるか否かに関わらず。
 - ・ ラリー競技の場合、それが計時ステージ中またはロードセクション中で実施されるか否かに関わらず。
- － 医師人員を含む、医学調査チームを構成する人数

FIAメディカルデリゲートがいる競技では、この要請書は情報としてデリゲートに送られなければならない。

5.5) 調査で得られた科学的データの利用

科学的成果は、研究医師のみが所有するものとなる。または、場合によって、その問題に関して有能な医学チームを持つ法人のみが所有するものとなる。

- a) 実施者の選択により、データを配布することは完全に彼らの自由である。
- b) しかしながら、実施者は結果を管轄のASNおよびFIAに知らせることを引き受けること。

F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項

第 3 章

ドライバーの装備品
(2019年12月10日版)

第 3 章 ドライバーの装備品

第 1 条 ヘルメット

1. 1) 前頭部保持装置 (FHR) に使用する認定基準
FHRの使用が、次の第3条に従って義務付けられている場合、サーキット競技、ヒルクライムまたはラリーのスペシャルステージに参加し、F I Aカレンダーに登録されているドライバーは、次のいずれかで公認されたクラッシュヘルメットを着用しなければならない。

F I A 基準 :

- 8858-2002または8858-2010 (テクニカルリストNo. 41) 、
- 8859 (テクニカルリストNo. 49) 、
- 8860-2004または8860-2010 (テクニカルリストNo. 33) 、または
- 8860-2018または8860-2018-ABP (テクニカルリストNo. 69)

1. 1. 1) 下記の選手権に参加するドライバーは次のチャートに従って、ヘルメットを着用しなければならない :

選手権	F I A 基準
フォーミュラ 1 世界選手権	8860-2018-ABP
フォーミュラ 2	8860-2018-ABP
フォーミュラ 3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 または8860-2018-ABP
フォーミュラ E (シーズン6から)	8860-2018-ABP
FIA世界ラリー選手権で プライオリティ1ドライバー およびコ・ドライバー である場合	8860-2018 または 8860-2018-ABP
WEC (シーズン2020/2021 から)	8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIA世界ラリークロス選 手権の全ドライバー	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIA GTワールドカップ	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 または 8860-2018-ABP

世界ラリー選手権のすべてのドライバー、および技術規定にF I Aフォーミュラ1またはF 3 0 0 0技術規則のクラッシュ構造体要件が含まれている国際シリーズの全ドライバーは、F I A基準8860 (テクニカルリストNo. 33またはテクニカルリストNo. 69) で公認されたヘルメットを着用することが強く推奨される。

1. 2) 前頭部保持装置（FHR）なしで使用する認定基準

FHRの使用が義務ではない場合、F I Aカレンダーに登録されているサーキット競技、ヒルクライムあるいはラリーのスペシャルステージに参加するドライバーは、F I AテクニカルリストNo. 25に記載されている基準の1つで公認されたクラッシュヘルメットを着用しなければならない。

1. 3) 使用の条件

オープンコクピット車両に搭乗するドライバーは、チン（顎）バーがヘルメット構造の一体部品となっており、F I A承認基準にのっとり試験を受けたものであるフルフェイスヘルメットを着用しなければならない。これはヒストリックのオープンコクピット車両、およびオートクロスのスーパーバギー、バギー1600およびジュニアバギーにも推奨される。

いかなるtear-offsバイザーもトラック上やピットレーン上に不必要に投げ捨ててはならない。

テクニカルリストNo.33、No. 69、No.41およびNo.49に記載されたフルフェイスヘルメットに装着されたフルバイザーにはF I Aステッカーが貼付されている。その施行日は：

- ・ 2016年1月1日以降に製造されたバイザーにはF I Aステッカーが貼付されていなければならない。
- ・ 2015年12月31日以前に製造されたバイザーにはF I Aステッカーの貼付は義務付けられておらず、ステッカーなしで使用されている場合もある。

クローズドコクピット車両に搭乗するフルフェイスヘルメットを着用するドライバーおよびコ・ドライバーは、負傷したドライバーの気道に適切にアクセスできることを保証するために、次のテスト⁽¹⁾に合格できなければならない。

- ー ドライバーは、ヘルメットおよびF I A承認の頭部の動きを抑制する装置を正しく着用し、安全ベルトを締めた状態で車両のシートに着座する。
- ー 救助員2名の助けを借りて、競技会医師団長（もしくは、もし居ればF I Aメディカルデレゲート）が、ドライバーの頭部を中立位置に保ったままヘルメットを脱がせることが可能でなければならない。

もしこれが不可能な場合、ドライバーはオープンフェイスヘルメットを着用することが求められる。

ドライバーは、競技のスタート前に上記テストを実施するためにF I Aメディカルデレゲートまたは医師団長にコンタクトしなければならない。

⁽¹⁾ヒストリック車両については、これに適合することが推奨される。

1. 4) 改造

製造者が定めた認められた方法に従う場合を除き、製造された当初の仕様からのいかなる改造も認められない。付属品はヘルメット製造者の指示に従った方法で取り付けられなければならない。F I Aにより認められた付属品のみが使用されること。その他いかなる改造が施された、あるいは認められていない付属品（ヘルメットカメラ、バイザーなど）の付いたヘルメットも、F I Aヘルメット公認を無効とする。

1. 5) 最大重量およびコミュニケーションシステム

- ー ヘルメットの重量は競技会期間中いかなる時も検査を受ける可能性がありその重量は、すべての付属品および取り付け具を含み、フルフェイス・タ

イプのヘルメットは1900g、またオープンフェイス・タイプのヘルメットは1700gを超えてはならない。

- ー ヘルメットに取りつけられる無線スピーカーは、ラリークロスおよびオートクロス競技会を除き、すべてのサーキット競技およびヒルクライム競技で禁止される（イヤープラグ・タイプの変換器は許される）。医療的見地からのみ、そのドライバーが所属するASNのメディカル委員会を通じて、特別措置の申請が行なわれてよい。マイクロフォンの取り付けは、上記1.4)に従う場合のみ行われてよい。

1.6) 装飾

塗料はヘルメットの帽体の素材と反応を起こし、その保護能力に影響を及ぼす。ヘルメット製造者によって提供されるガイドラインに従ってヘルメットの塗装を行うのは競技参加者の責務である。塗装に関するガイドラインはヘルメット製造者のウェブサイトに掲載されているか、製造者に直接請求して取り寄せるヘルメットユーザーガイドラインに掲載されている。

塗料が内側に染み込んだ場合、ヘルメットライナーの性能に影響を及ぼすため、帽体に有効なマスキングを施すこと。

製造者の取扱説明書は、ステッカーや転写の使用についても考慮すべきである。

第2条 耐火炎被服

国際スポーツカレンダーに登録されているサーキット競技、ヒルクライム、ラリーのスペシャルステージおよびクロスカントリーラリーのセレクトティブセクションにおいては、すべてのドライバーとコ・ドライバーは、FIA基準8856-2000（FIAテクニカルリストNo.27）あるいはFIA基準8856-2018（テクニカルリストNo.74）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）（FIAテクニカルリストNo.27）を着用しなければならない。

以下の選手権に参加するドライバーは、FIA基準8856-2018（テクニカルリストNo.74）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）を着用しなければならない。

*フォーミュラE（6シーズン）

*フォーミュラ1世界選手権

*WEC（シーズン2020/2021から）

*プライオリティ1ドライバーとしてリストされている場合、FIA世界ラリー選手権

FIA世界ラリー選手権において、ドライバーは、FIA基準8856-2000あるいはFIA基準8856-2018に従って公認され、ヘルメットを取り外す際の首への負荷を軽減するバラクラバ帽として、テクニカルリストに掲載されたバラクラバ帽の着用が推奨される。

きつ過ぎる着衣は保護能力を引き下げてしまうので、着用者は、これらの着衣がきつ過ぎないことを確実にすること。バラクラバ帽はレーシングスーツの下に着用しなければならない。首、手首、足首は、常に少なくとも2つの防護服で覆われること。バラクラバ帽と最も外側のアンダーウェアは、最低3cm、ドライバーの首まわりに重なるようにすることとし、正面中心線の部分は、少なくとも8cm重なるようにすること。

上半身と下半身のアンダーウェアは、ドライバーの腰の周りで最低7cm重ならなければならない。

正当な医学的理由がある場合には、ドライバーの皮膚と義務付けのF I A承認のアンダーウェアの間に、F I A未承認のアンダーウェアを着用することができる。ただし、ドライバーの肌に接触する非難燃性合成素材の使用は許可されない。

オーバーオールの上に着用することが許可されているのは、防炎性でISO15025に準拠した膝パッドまたは肘パッドだけである。

オーバーオールに直接なされる刺繍は、より効果的な遮熱のため、最も外側の生地にものみ許される。バッジの基部となる生地およびバッジをオーバーオールに縫付ける糸は耐火性でなければならない。糸が防炎性であり、ISO15025に準拠していれば、バッジの縫い目はすべての層を通過できる。ドライバーの着衣への印刷あるいは転写は製品の製造者のみが行い、基準8856-2000または8856-2018で定義されているスーツの性能を低下させてはならない（詳細な要件および使用に当たっての指示事項については、F I A基準8856-2000の付則IまたはF I A基準8856-2018の付則Fを参照のこと）。

印刷または転写を使用してカスタマイズされたF I Aに承認された8856-2018衣服には、製造元からの証明書を添付しなければならない。

単座席のレーシングカーでスタンディングスタートを伴う競技に参加するドライバーは、トラブルが発生した場合にレーススターターの注意を引けるよう、車両の主色と対比して、とても見やすい色のグローブを着用しなければならない。

ドライバーが着用するあらゆる冷却システムを循環する物質も、大気圧と等しい圧力の水または空気以外の物質であってはならない。水システムは、それが機能するために衣類に浸透するようなものであってはならない。

酷暑の中で開催される競技においては、冷却システムを使用することが推奨される（例えば、冷却を目的にデザインされ、F I A基準8856-2000あるいはF I A基準8856-2018に従って公認されたアンダーウェアに接続する等）。

2. 1) バイオメトリック装置

ドライバーはレース中に生体情報を収集するための装置を着用することができる。

- バイオメトリック装置がF I A基準8856に準拠した防護服に組み込まれている場合、その衣服はF I A基準8856および8868-2018で公認されること。
- バイオメトリック装置がスタンドアロン装置の場合、装置はF I A基準8868-2018でのみ公認されなければならない。この装置は、F I A基準8856に準拠した衣服に加えて着用されなければならない。

第3条 前方への頭部の動きの抑制（FHR）

3. 1) 当該装置がF I A基準8858に従って公認されない限り、国際競技において、頭部や頸部の保護を意図してヘルメットに装置するいかなる装置の着用も禁止される。公認されたFHRシステムはF I AテクニカルリストNo. 29に掲載される。HANS襟部の最小角度は水平から60°とする。

ドライバーとHANS® yoke間に使用されるいかなるパッドも、ドライバーが全てを装備しハーネスを締め車両に着座した時に15mm厚を超えるものであってはならない。パッドはISO15025規格に合致した耐炎性（難燃性）素材で覆われていなければならない。HANS® yokeの両端から8mmを超える幅があってはならない。

すべての国際格式競技会において、ドライバーおよびコ・ドライバーはF I A承認のFHRシステムを着用しなければならない。ただし、下記の例外あるい

は規則が適用される。

F I A承認のF H Rシステムの着用は、

- a) ピリオドG以降のフォーミュラ1車両においては、F I A安全委員会発行の書面による特別措置を取得している場合を除き、義務づけられる。
- b) その他のヒストリック車両については推奨される。
- c) 代替エネルギー車両の次のカテゴリーについては義務づけられない：I、III、III A、IV、V電気カート、VII、VIII
- d) 2006年1月1日以前に発行されたテクニカルパスポートを有するカテゴリーII、V、VIの代替エネルギー車両については推奨される。

技術的な理由により、F I A承認のF H Rの着用が不可能なその他の車両については、F I A安全委員会に対し特例を申請することが可能である。

3. 2) 使用の条件

F H Rシステムは、以下の表に従い、F I A承認品とのみ着用されなければならない。

ヘルメット ⁽²⁾	テザーシステム (テザー、テザー留め具、 およびヘルメット固定点)
FIA 8860 (テクニカルリストNo. 33、 およびNo. 69) FIA 8858 (テクニカルリストNo. 41) FIA 8859 (テクニカルリストNo. 49)	FIA 8858 (テクニカルリストNo. 29)

(2)上記1. 1項に従い、各選手権においてヘルメットの着用が義務づけられる。F H R装置は以下に従って装着されなければならない：

- a) 「Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition (レース競技におけるHANS®装置のガイドと導入仕様)」
または
- b) 「Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition (レース競技におけるHybrid & Hybrid Pro装置のガイドと導入仕様)」

3. 3) F I A基準8858-2002、8858-2010、8859-2015、8860-2004、および8860-2010適合品との互換性および許される使用

	F H R 8858-2010	テザー (テザー留め具含む) 8858-2010	ヘルメット固定点 8858-2010	ヘルメット 8858-2010、8859-2015、8860- 2010、および8860-2018
HANS 8858-2002	X	○	○	○
テザー (テザー留 め具含む) 8858-2002	×	X	機械的に 互換性があれば	○
ヘルメット固定点 8858-2002	○	機械的に 互換性があれば	X	×
ヘルメット 8858-2002および 8860-2004	○	○	×	X

F I A基準8860-2004 (高度ヘルメット) およびF I A基準8858-2002 (F H Rシステムおよび適合ヘルメット) は2010年に改訂された。上記の表に示される通りに使用される場合は、F I A基準8859-2015と共に、改訂前と改訂後の両方とも有効である。

第4条 安全ベルト

ドライバーは、当該車両が関係する付則J項の仕様に合致した安全ベルトによって、競技中、サーキット、ピットレーン、スペシャルステージ、または競技コースで車両が動く状態にある時は、常に適切にシートに拘束されていなければならない。

第5条 装身具（ジュエリー）の着用

身体穿孔または金属ネックチェーンの形の装身具（ジュエリー）の着用は、競技中は禁止されているため、競技開始前に確認される場合がある。

F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項

第 4 章

サーキットにおけるドライブ行為の規律
(2019年12月10日版)

第 4 章 サージットにおけるドライブ行為の規律

第 1 条 信号の遵守

国際モータースポーツ競技規則付則H項に詳述される指示内容は、ドライブ行為に関する本規律の一部とみなされる。すべてのドライバーは、これらを遵守しなければならない。

第 2 条 追い越し、車両のコントロールと走路の範囲

- a) 走路上に他の車両がない場合には当該走路の幅員の全部を 1 台の車両が使用することができる。ただし、その車両を追い越そうとする車両によって追い付かれた時に、そのドライバーは、直ちに最初の可能な機会に自分より速いそのドライバーに追い越させなければならない。
- 追い迫られている車両のドライバーが、そのバックミラーを十分に使用していないと思われる場合には、旗信号委員は、より速いドライバーがその者を追い越そうとしていることを知らせるために、青旗を振動表示する。青旗を無視したと判断されるドライバーは、審査委員会に報告される。
- b) 追い越しは、その瞬間の可能性に応じて、左右のいずれの側でも実施することができる。
- ドライバーは正当な理由なく故意に走路を外れてはならない。順位を守るために 2 回以上進行方向を変更することは認められない。
- 順位を守るためにラインを外れたドライバーがレーシングラインに戻った場合には、コーナーに接近する際に走路の端部と自身の車両の間に少なくとも車両 1 台分の幅をあけること。
- ただし、順位を守るための 2 回以上の進路変更、走路端を越え故意に車両を寄せること、その他の異常な進路変更を伴うような、他のドライバーを妨害するような行為は厳重に禁止される。上述の反則行為をしたと判断されるドライバーは、審査委員会に報告される。
- c) ドライバーは常に走路を使用しなければならない。疑義を避けるため、走路端部を定めている白線は走路の一部と見なされるが、縁石は走路の一部とはみなされない。
- 理由のいかんにかかわらず車両が走路を退去した場合、下記 2. d) を侵さずにドライバーは再び合流することができる。しかしながら、その再合流は、それをを行うことが安全であり、その実施によって優位に立つことがない場合にのみ実施できる。走路に車両の一部分も接触していない状態であれば、ドライバーは走路を退去したものと判断される。
- d) 衝突の原因となったり、重大な過誤を繰り返したり、あるいは車両に対す

るコントロールの欠如（走路から離脱するような）が見受けられるときは、審査委員会に報告され、一切の当該ドライバーに対し失格に至るまでの罰則を適用することができる。

- e) いかなるときも、車両を不必要に低速で運転したり、不規則に走らせたり、あるいは他のドライバーにとって潜在的に危険と見なされるような運転をすることは許されない。

第3条 レース中に停止した車両

- a) レース速度を維持することができないという理由で走路を退去する車両のドライバーは、直ちにその退去意志についての合図を行うものとし、かつ、その行動が安全に、また退去地点のできる限り近くで行われるように確保する責任を有するものとする。
- b) 車両がピットレーンの外側で停止した場合には、その車両がそこにあることが他のドライバーの危険とならないよう、あるいは妨げとならないよう、できる限り速やかに移動させなければならない。
ドライバー自身がその車両を移動させることができない場合、そのドライバーを援助することはコース委員の義務とする。このような援助が、結果としてドライバーのレース復帰につながる場合は、いかなる規則違反もせず、かつ利益を受けることなくそれが行われなければならない。
- c) 走路で実行される修理は、ドライバー自身により車載されている工具および部品を用いて行うことのみが認められる。
- d) いかなる種類の補給も禁止されるが、当該車両が自己のピットに停車している場合は除く。
- e) ドライバーと正規に指名された競技役員以外は車両に触れることは認められない。ただし、当該車両がピットレーンにある場合は除く。
- f) 走路上で車両を押すことは禁止される。
- g) レースが中断されている間を除き、それがたとえ一時的にではあっても、サーキット上でドライバーによって放棄された車両は、いかなる車両であっても、当該レースを途中棄権したものと見なす。

第4条 ピットレーンへの進入

- a) ピットレーンへと導く走路区間は「ピット入口」と呼称される。
- b) 競技中、ピットレーンへの進入はピット入口を通じてのみ行うことが認められる。
- c) 走路を離れたり、もしくはピットレーンに進入しようとするドライバーは、その行為が安全であることを確認すること。
- d) 不可抗力（審査委員会によってそのように認められた）の場合を除き、ピット入口と走路の間の区分線は、いかなる方向であっても、ピットレーンに進入する車両が横断することは禁止される。

第5条 ピットレーンからの退去

ピットレーン出口には、緑色灯火と赤色灯火（あるいは類似の合図）が設置される。車両は、緑色灯火が点灯（あるいは合図が出されている）時に限りピットレーンを離れることができる。
不可抗力（審査委員会によってそのように認められた）の場合を除き、ピットを離れる車

両とトラック上を走行する車両とを区分する目的でピット出口のトラック上に引かれているいかなるラインも、ピットを離れる車両のいかなる部分が超えてはならない。

F I A 国際モータースポーツ競技規則付則L項

第5章

オフロードサーキットにおけるドライブ行為の規律
(2019年12月10日版)

第5章 オフロードサーキットにおけるドライブ行為の規律

第1条 信号の遵守

国際モータースポーツ競技規則付則H項に詳述される指示内容は、ドライブ行為に関する本規律の一部とみなされる。すべてのドライバーは、これらを遵守しなければならない。

第2条 追い越し、車両のコントロールと走路の範囲

- a) 走路上に他の車両がない場合には当該走路の幅員の全部を1台の車両が使用することができる。ただし、その車両を追い越そうとする車両によって追い付かれた時に、そのドライバーは、直ちに最初の可能な機会に自分より速いそのドライバーに追い越させなければならない。
- b) 追い越しは、その瞬間の可能性に応じて、左右のいずれの側でも実施することができる。
ドライバーは正当な理由なく故意に走路を外れてはならない。順位を守るために2回以上進行方向を変更することは認められない。
順位を守るためにラインを外れたドライバーがレーシングラインに戻った場合には、コーナーに接近する際に走路の端部と自身の車両の間に少なくとも車両1台分の幅をあけること。
ただし、順位を守るための2回以上の進路変更、走路端を越え故意に車両を寄せること、その他の異常な進路変更を伴うような、他のドライバーを妨害するような行為は厳重に禁止される。永続的な優位性をもたらすプッシュまたはその他の接触は固く禁じられる。上述の反則行為をしたと判断されるドライバーは、審査委員会に報告される。
- c) ドライバーは常に走路を使用しなければならない。
理由のいかんにかかわらず車両が走路を退去した場合、下記2. d) を侵さずにドライバーは再び走路に入ることができる。しかしながら、その再合流は、それを行うことが安全であり、その実施によって優位に立つことがない場合にのみ実施できる。疑義を避けるために、走路端部は白線、タイヤの積み重ね、マーカーポールあるいはF I A指名のレースディレクターが居る場合はそれが定める装置、または競技長がブリーフィングで定めることができる。
ラインが走路の端を示しており、走路に車両の一部分も接触していない状態であれば、あるいは車が物理的なマーカーの後ろを通る、または実質的に移動させる場合、ドライバーは走路を退去したものと判断される。
- d) 重大な過誤を繰り返したり、あるいは車両に対するコントロールの欠如

(走路から離脱するような)が見受けられるときは、審査委員会に報告され、一切の当該ドライバーに対し失格に至るまでの罰則を適用することができる。

- e) いかなるときも、車両を不必要に低速で運転したり、不規則に走らせたり、あるいは他のドライバーにとって潜在的に危険と見なされるような運転をすることは許されない。
- f) 規則で許可されていない限り、レースの開始前にホイールを回転（スピン）させることは、指定されたグリッド前エリアでのみ許可されている。
- g) ジョーカーラップがある場合、ドライバーは危険を構成したり他のドライバーを妨げたりしないような方法でジョーカーラップセクションに出入りしなければならない。ジョーカーラップセクションの出口では、主走路上の車が優先される。

第3条 レース中に停止した車両

レース速度を維持することができないという理由で走路を退去する車両のドライバーは、直ちにその退去意志についての合図を行うものとし、かつ、その行動が安全に、また退去地点のできる限り近くで行われるように確保する責任を有するものとする。

第4条 走路から出る

レース中またはチェッカーフラッグが表示された後に走路を離れるつもりであるドライバーは、それを行うことが安全であることを確実にするべきであり、行動が安全に実行されることを確実にする責任がある。

F I A国際モータースポーツ競技規則付則L項 付則1

(2019年12月10日版)

付則1

次の表に適応するために、関連した選手権は次の基準も合致する必要がある。：

- 最少5つの競技で構成されていること。本条項の目的のために、1つの競技の終了とその次の競技のスタートとの間は最小72時間が経過していることを条件としてのみ、競技がその資格を有する。
- 最少3つの異なるトラックで開催されること。F I Aにより認められライセンスを付与される一切の別のサーキット形状をこの目的のためにトラックとみなすことができる。
- F I A国際スポーツ規則が遵守され、正規にA S Nにより公認されていること。
- F I A公認トラックにて開催されること。

F I Aカート選手権については、上記に一覧される最初の2つの基準は適用されない。

選手権競技の最初のレースでスタートするドライバーが16名未満となる場合は、その選手権でドライバーに付与されるポイント数は削減される。

減算は、最低16名を下回るドライバー数の不足に比例し、最低人数を下回るドライバー1名あたり10%の減算に基づき、この不足に関して増加的に計算される（例：16名以上のドライバーがスタートする場合は100%、15名のドライバーがスタートする場合は90%のポイント、14名のドライバーがスタートする場合は80%のポイント、など）。選手権の複数競技の最初のレースでスタートするドライバーが16名を下回る場合、最初のレースをスタートするドライバーの数が最も少ない競技が上記の目的のために決め手となる。

ペナルティポイントシステムが適用されるF I A選手権において、何のペナルティポイントも受けずに選手権の期間中に競技したドライバーは、次の表によって確立されている競技結果のポイントに加え2ポイントが与えられる。

下の表に示されているように、F I A F 3ワールドカップの勝者には、その競技結果に加えてさらに5ポイントが与えられる。

フリープラクティス・オンリー・スーパーライセンス所有者はフリープラクティスセッションの間に少なくとも100kmの完走を成功した後、F I Aフォーミュラ1世界選手権の大会1つにつき1ポイントの追加点が認められるが、ペナルティポイントが一切課されていないことを条件とする。そのような追加点最大10ポイントが1ドライバーにつき3年間に渡りフリープラクティスセッションについて与えられる。

1カレンダー年から最大2つの選手権の結果を累積することができる。ただし、第2回目の選手権のスタート日が当該年の間で最初の選手権の終了日の後になることを条件とする。ドライバーはF I Aカート選手権で最大12ポイントを累積することができる。カートからのポイントは5年間有効とする。

2人以上のドライバーが同じ車を共有することで年間総合得点順位が達成されるレース選手権では、次の比率に従って各ドライバーのF I Aドライバー分類に関連してポイントが授与される：

- ・ プラチナおよびゴールドランクのドライバー：100%
- ・ シルバーランクのドライバー：75%
- ・ ブロンズランクのドライバー：50%
- ・ FIAドライバー分類に入らないドライバー：ポイントは与えられない。

注：

- i) 以下のポイント表は2020年以降に適用され、2020年に完了した選手権を考慮する。
- i i) ポイントは、最終の選手権結果が達成された年に適用された規定文に従って授与される。

表

Position au classement général annuel / Classification in the annual overall points standings	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th	9th	10th
Formule 2 de la FIA / FIA Formula 2	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Indy Car / Indy Car*	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Formule 3 de la FIA / FIA Formula 3	30	25	20	15	12	9	7	5	3	2
Championnat de Formule E de la FIA / FIA Formula E Championship	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (LMP1 uniquement) / FIA WEC (LMP1 only)	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Formule Régionale Europe certifiée par la FIA / Formula Regional European Certified by FIA	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Japanese Super Formula / Japanese Super Formula	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
FIA WEC - LMP2 / FIA WEC - LMP2	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
DTM / DTM	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
Japanese Super GT / Japanese Super GT	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
F3 Régionale Asie certifiée par la FIA / F3 Regional Asian certified by FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
F3 Régionale Amériques certifiée par la FIA / F3 Regional Americas certified by FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
F3 Regional Japanese Championship certified by FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
IMSA Prototype / IMSA Prototype**	18	14	10	8	6	4	2	1	0	0
FIA WTCC / FIA WTCR	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
International Supercars Championship / International Supercars Championship*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
NASCAR Cup / NASCAR Cup*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light / Indy Light*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
W Series / W Series	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Formula Renault Eurocup	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Euroformula Open / Euroformula Open	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Japanese Super Formula Lights	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Championnats Nationaux de Formule 4 certifiés par la FIA / National FIA Formula 4 Championships	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Asian/ELMS Prototype / Asian/ELMS Prototype	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Pro / FIA WEC-LMGT-Pro	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Am / FIA WEC-LMGT-Am	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
IMSA GTLM / IMSA GTLM*	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
Asian Winter Series	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Championnats Nationaux de F3 / National F3 Championships	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Indy Pro 2000*	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
NASCAR National / NASCAR National*	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Toyota Racing Series New Zealand / Toyota Racing Series New Zealand	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
International GT3 Series / International GT3 Series	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Championnat du Monde FIA karting en Cat. Sénior / FIA	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0

<i>karting World Championships in Senior Cat.</i>										
Championnats Continentaux FIA karting en Cat. Senior / <i>FIA karting Continental Championships in Senior Cat.</i>	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Championnat du Monde FIA karting en Cat. Junior / <i>FIA karting World Championships in Junior Cat.</i>	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Championnats Continentaux FIA karting en Cat. Junior / <i>FIA karting Continental Championships in Junior Cat.</i>	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

- GP2シリーズは2016年のみ
- フォーミュラV8 3.5およびフォーミュラアカデミー(FFSA) 2016年と2017年。
- FIAフォーミュラ3ヨーロッパ、GP3シリーズ、およびフォーミュラ・ルノーユーロカップまたはNECは、2016年、2017年、2018年。

*FIA公認トラックですべてのラウンド（ロードコース）が開催されることを条件とする。

F I A 国際モータースポーツ競技規則付則 L 項 付則 2

(2019年12月10日版)

付則 2

W A D B の同意宣言

すべての国際ドライバーライセンス申請書または手順には、モータースポーツ事故の場合の個人の機密データの処理に関する次のテキストを含めなければならない。

この申請の対象であるライセンス保有者がモータースポーツ競技中に事故に巻き込まれた場合、ライセンス機関（ASN）は、事故の状況に関する個人データまたは医療データを F I A ワールドアクシデントデータベース（「WADB」）に提出することを求められる場合がある。

WADB を介して処理する目的で収集された事故データは、データ対象が以下の条件または同等の条件でこれに明示的に同意し、同意がデータ管理者に通知されていない限り、提出も処理もされない。

W A D B の同意宣言

私（署名者）は、モータースポーツの事故または事件への関与に関連し、当該事故または事件の状況および負傷を含むその即時結果のみに関連する、個人情報および機密データ（医療情報など）を含む、FIA または国内スポーツ権能（National Sporting Authority）を代表する適切な権限を与えられた人による、自分に関連するデータの収集、使用、および処理に明示的に同意します。

私（署名者）は、自身のライセンスが失効した後でも電子的にデータを保存し、モータースポーツ競技の安全性を向上させるための研究を唯一の目的として、私のライセンスの有効期間中および失効後にも、世界モータースポーツ事故データベース（“WADB”）でそのデータをいつでも使用できることに同意します。

私（署名者）は、F I A が発行した WADB ガイドを読み、完全に理解したことを認めます。このガイドは、私が私の個人データへのアクセス、その修正、正当な理由での処理に対する抑制または反対を要求できる条件を含めて、そのようなデータの収集と処理に関する詳細情報を提供します。

このボックス をチェックすることで、署名者である申請者である私は、現在の WADB 同意宣言を **理解し、同意する** ことを確認します。

2021年の変更

第1条 ヘルメット

1. 1) 前頭部保持装置（FHR）に使用する認定基準
FHRの使用が、次の第3条に従って義務付けられている場合、サーキット競技、ヒルクライムまたはラリーのスペシャルステージに参加し、FIAカレンダーに登録されているドライバーは、次のいずれかで公認されたクラッシュヘルメットを着用しなければならない。
FIA基準：
 - 8858-2002または8858-2010（テクニカルリストNo. 41）、
 - 8859（テクニカルリストNo. 49）、
 - 8860-2004または8860-2010（テクニカルリストNo. 33）、または
 - 8860-2018または8860-2018-ABP（テクニカルリストNo. 69）

1. 1. 1) 下記の選手権に参加するドライバーは次のチャートに従って、ヘルメットを着用しなければならない：

選手権	FIA基準
フォーミュラ 1 世界選手権	8860-2018-ABP
フォーミュラ 2	8860-2018-ABP
フォーミュラ 3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 または8860-2018-ABP
フォーミュラ E（シーズン6から）	8860-2018-ABP
FIA世界ラリー選手権で優先1ドライバーである場合	8860-2018 または 8860-2018-ABP
WEC（シーズン2020/2021から）	8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIA世界ラリークロス選手権の全ドライバー	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIA GTワールドカップ	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 または 8860-2018-ABP
GT3車両で行われる国際シリーズ	8860-2018 または 8860-2018-ABP
FIA GTネイションズカップ	8860-2018 または 8860-2018-ABP

第2条 耐火炎被服

国際スポーツカレンダーに登録されているサーキット競技、ヒルクライム、ラリーのスペシャルステージおよびクロスカントリーラリーのセレクトティブセクションにおいては、すべてのドライバーとコ・ドライバーは、FIA基準8856-2000（FIAテクニカルリストNo.27）あるいはFIA基準8856-2018（テクニカルリストNo. 後日決定）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シュー

ズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）（F I AテクニカルリストNo.27）を着用しなければならない。

以下の選手権に参加するドライバーは、F I A基準8856-2018（テクニカルリストNo. 後日決定）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）を着用しなければならない。

*フォーミュラE（6シーズン）

*フォーミュラ1世界選手権

*WEC（シーズン2020-2021年から）

*F I A世界ラリー選手権、優先1ドライバーとしてリストされた場合。

*フォーミュラ2

*F I A世界ラリークロス選手権のすべてのドライバー

*F I Aクロスカントリーラリー・ワールドカップ

2022年の変更

第2条 耐火炎被服

国際スポーツカレンダーに登録されているサーキット競技、ヒルクライム、ラリーのスペシャルステージおよびクロスカントリーラリーのセレクトティブセクションにおいては、すべてのドライバーとコ・ドライバーは、F I A基準8856-2000（F I AテクニカルリストNo.27）あるいはF I A基準8856-2018（テクニカルリストNo. 後日決定）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）（F I AテクニカルリストNo.27）を着用しなければならない。

以下の選手権に参加するドライバーは、F I A基準8856-2018（テクニカルリストNo. 後日決定）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）を着用しなければならない。

- *フォーミュラE（6シーズン）
- *フォーミュラ1世界選手権
- *WEC（シーズン2020-2021年から）
- *F I A世界ラリー選手権、優先1ドライバーとしてリストされた場合。
- *フォーミュラ2
- *F I A世界ラリークロス選手権のすべてのドライバー
- *F I Aクロスカントリーラリー・ワールドカップ
- *F I A G Tワールドカップ
- *F I A G Tネイションズカップ
- *G T 3車両が参加する国際シリーズ

2023年の変更

第2条 耐火炎被服

国際スポーツカレンダーに登録されているサーキット競技、ヒルクライム、ラリーのスペシャルステージおよびクロスカントリーラリーのセレクトティブセクションにおいては、すべてのドライバーとコ・ドライバーは、F I A基準8856-2000（F I AテクニカルリストNo.27）あるいはF I A基準8856-2018（テクニカルリストNo. 後日決定）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）（F I AテクニカルリストNo.27）を着用しなければならない。

以下の選手権に参加するドライバーは、F I A基準8856-2018（テクニカルリストNo. 後日決定）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）を着用しなければならない。

- *フォーミュラE（6シーズン）
- *フォーミュラ1世界選手権
- *WEC（シーズン2020-2021年から）
- *F I A世界ラリー選手権、優先1ドライバーとしてリストされた場合。
- *フォーミュラ2
- *F I A世界ラリークロス選手権のすべてのドライバー
- *F I Aクロスカントリーラリー・ワールドカップ
- *F I A G Tワールドカップ
- *F I A G Tネイションズカップ
- *G T 3車両が参加する国際シリーズ
- *フォーミュラ3

2024年の変更

第2条 耐火炎被服

国際スポーツカレンダーに登録されているサーキット競技、ヒルクライム、ラリーのスペシャルステージおよびクロスカントリーラリーのセレクトティブセクションにおいては、すべてのドライバーとコ・ドライバーは、F I A基準8856-2000（F I AテクニカルリストNo.27）あるいはF I A基準8856-2018（テクニカルリストNo. 後日決定）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）（F I AテクニカルリストNo.27）を着用しなければならない。

以下の選手権に参加するドライバーは、F I A基準8856-2018（テクニカルリストNo. 後日決定）に従って公認されたオーバーオール、長袖・長ズボンのアンダーウェア、バラクラバ帽、ソックス、シューズおよびグローブ（コ・ドライバーについては任意）を着用しなければならない。

- *フォーミュラE（6シーズン）
- *フォーミュラ1世界選手権
- *WEC（シーズン2020-2021年から）
- *F I A世界ラリー選手権、優先1ドライバーとしてリストされた場合。
- *フォーミュラ2
- *F I A世界ラリークロス選手権のすべてのドライバー
- *F I Aクロスカントリーラリー・ワールドカップ
- *F I A G Tワールドカップ
- *F I A G Tネイションズカップ
- *G T 3車両が参加する国際シリーズ
- *フォーミュラ3
- *F I Aヨーロッパラリークロス選手権のすべてのドライバー