

2015 FIA-F4選手権 統一規則

「2015 FIA-F4選手権」は、一般社団法人日本自動車連盟(JAF)公認のもと、FIA国際モータースポーツ競技規則ならびにそれに準拠したJAF国内競技規則とその付則、2015 FIA-F4選手権統一規則、ならびに各競技会特別規則に従い、準国内格式競技として開催され、ドライバーに対する選手権から成る。

第1条 規定

1. 本統一規則の終局条文は日本語版とし、その解釈に関して疑義が生じた場合には日本語版が用いられる。本文中の見出しは参照を容易にするためだけのものに過ぎず、競技規則の一部を形成するものではない。
2. JAFおよび株式会社GTアソシエーション(以下「GTA」という。)は年度途中においても本統一規則について、見直しを行う場合がある。その内容は、FIA-F4選手権レースブルテンで発表される。
3. 本選手権競技会には下記の諸規則、規定が適用される。
 - 1) FIA国際モータースポーツ競技規則およびその付則(以下、「FIA国際競技規則」という。)
 - 2) 国内競技規則およびその付則
 - 3) 本選手権統一規則
 - 4) 競技会特別規則
 - 5) 各サーキット競技規則
4. 特別規則書、公式プログラムの表紙、公式通知、競技結果成績およびポスターには、FIA-F4選手権のタイトルおよび所定のロゴマークを表示すること。
5. 公式プログラムには、エントラント名称、ドライバーの氏名のほか、その国籍、運転する車両の銘柄・型式等を記載すること。

第2条 一般的合意事項

1. 本選手権に係わるすべての個人、団体ならびに組織は前条第3項に記されたすべての規則、規定を遵守することを条件にFIA-F4選手権競技会に参加することが許される。
2. 競技会期間中、エントリーに関わるすべての関係者は、当該競技参加者またはその代理人と同様に規則を遵守しなければならない。
3. 本規則およびFIA-F4選手権に関する他の規定、または競技会審査委員会によって出された指示の解釈について疑義のある場合は、第16条に基づく抗議および控訴の権利を行使するか、またはJAFが特別の決定をしない限り競技会審査委員会の決定を最終的なものとみなす。
4. オーガナイザーおよびGTAが、ドライバー、競技参加者、または車両について、後日、競技結果成績に影響を与えるような検査を実施する場合は次の各項に従って行われる。
 - 1) 事前に競技会審査委員会の承認を得ること。
 - 2) 検査結果発表時期をオーガナイザーが明示すること。
 - 3) 検査結果により、競技結果成績の訂正があり得ることをオーガナイザーが公式通知で発表すること。

5. 参加者、ドライバーおよびメカニックならびにチームクルーは、秩序ある行動をとること。そして、相互に、または、競技役員に対して、攻撃的、または、侮辱的な言動を行うことは厳に慎まなければならない。

第3条 競技参加者の遵守事項

1. 競技参加者は、自己の参加に係わるすべての者に、すべての法規および規則を遵守させる責任を有する。
2. 競技参加者は、競技会期間中、代理人を指名することができる。指名された代理人は、当該競技に有効な競技参加許可証を所持していなければならない。且つ、当該競技会において複数の競技参加者の代理人となることは許されない。その場合、事前に文書にて競技会事務局に提出しなければならない。
3. 競技参加者およびドライバー、ならびにその車両に係わる者は、競技会期間中、自己の車両が車両規定および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。
4. 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申告したものとみなされる。
5. 競技参加者、ドライバー、メカニック、チームクルーおよびゲストは、発行されたクレデンシャル等を常に正しく身につけていなければならない。

第4条 競技許可証(ライセンス)

1. すべての競技参加者およびドライバーは、JAFによって発給されたライセンスを所持していなければならない。
2. すべてのドライバーは国内競技運転者許可証A以上(限定国内競技運転者許可証A所持者を含む。)、または国際ドライバーライセンスB以下でなければならない。ただし、2012年～2014年度におけるGP2、全日本選手権スーパーフォーミュラ、全日本選手権フォーミュラニッポン、全日本フォーミュラ3選手権のいずれかのレースにおいて3位以内に入賞した経験を有する者は、参加できない。
3. JAF公示No2009-080に基づき、海外ASN発給ライセンス所持者の参加も認められる場合がある。その場合においては順位認定の対象となるが、選手権の対象外とする。
4. ライセンスは参加申込時点で当該年度有効なものでなければならない。競技参加者およびドライバーはライセンスの資格停止期間中であってはならない。

第5条 ペナルティポイント

1. ドライバーは、FIA国際競技規則付則1項第4章「サーキットにおけるドライブ行為の規律」2.(JAFモータースポーツイヤーブック参照)、ならび付則-4「ドライビング・モラルハザード防止制度」を遵守しなければならない。
2. この条項に違反し、危険走行と判定されたドライバーは厳しく罰せられる。

第6条 参加車両

1. 本選手権競技会に参加できる車両は「DOME F110/TOM'S」に限定し、付則-3「車両規則解説」に適合した車両とする。
2. 本選手権競技会は、準国内格形式競技として開催される。
3. 本統一規則でいう「レース距離」は、第8条に定める当初のレース距離(レースがスタートするまでに短縮された場合には、その短縮された距離)を指すものとする。
4. 本選手権競技会は、1大会2レース制、または1大会3レース制とする。
5. 本選手権競技会のレース距離は、1レースあたり60km(60kmを超える最少周回数)または30分間で行われる2レース、または3レースとする。
6. 競技会終了後、その競技会が選手権の競技会としての要件を満たさなかったと判断された場合には、当該競技会の選手権タイトルが取り消される場合がある。
7. 選手権として認定された各レースは5台以上の車両がスタートしなければならない。5台に満たない場合、その選手権レースは成立せず得点は与えられない。
8. 年間に少なくとも7つの認定レースが成立しなければ、選手権は成立しない。

第7条 選手権得点

1. 本選手権の得点は、所定の手続きにより予めGTAに登録された、JAF日本レース選手権規定(第19条)、本選手権統一規則第4条を満たすドライバーに対して与えられる。
2. 選手権レースとして認定された各レースにおけるドライバーに対し、下記の得点を与える。
 - 1) ドライバーに対する得点:
 - (1)得点は各選手権レースの上位10名までのドライバーに対し、JAF地方選手権の得点基準をもとに授与される。
 - (2)ドライバーは年間の各レースを通じて第24条に合致する車両であれば、異なる車両で参加しても得点が加算される。
 - (3)ドライバーは、複数の選手権レースに出場して得た得点のうちから、高得点順に、選手権レースとして成立した当該レースの合計数の80%(小数点以下四捨五入)の得点を合計して選手権得点とする。
 - (4)得点基準:

1位-20点	4位-10点	7位-4点	10位-1点
2位-15点	5位-8点	8位-3点	
3位-12点	6位-6点	9位-2点	
 - 2) 不可抗力によるレース中止の場合の取り扱い:
 - (1)先頭車両が2周回を完了する前にレースが中止された場合、レースは成立せず、選手権得点は与えられない。
 - (2)先頭車両が2周回を完了し、かつ走行距離がレース距離の75%未満でレースが中止された場合、レースは成立しシリーズ得点の半分が与えられる。
 - (3)先頭車両がレース距離の75%以上を完了した後にレースが中止された場合、レースは

成立し選手権得点はすべて与えられる。

3. JAFは、最高得点者を2015 FIA-F4選手権のタイトル保持者として認定する。
4. タイトル保持者および上位入賞者はシリーズ表彰式に出席しなければならない。

第8条 デッドヒート(同着)

1. 同着の場合には、同順位の競技者に対し、その順位と次位に与えられる賞とポイントを等分して与える。
2. 複数のドライバーが同一の得点を得た場合は、下記の基準を用いて上位を決定する。
 - 1) 有効得点(第7条 2.1)の範囲で高得点を得た回数が多い順に順位を決定する。
 - 2) 上記1)の回数も同一の場合、当該ドライバーが獲得したすべての得点の内、高得点を得た回数が多い順に順位を決定する。
 - 3) 上記1)および2)の方法によっても順位が決定できない場合は、最終戦における得点をもって決定する。
最終戦の得点によっても順位が決定できない場合は、最終戦の前の競技会における得点と
いうように遡って順位が決まるまで続ける。

第9条 競技会の組織

1. オーガナイザーは、JAFが認めたクラブまたは団体でなければならない。当該選手権競技会の開催申請に際しては、定められた手続きを行わなければならない。

第10条 保険

- オーガナイザーは、保険(共済制度を含む)に関し、事前に下記の措置をとるとともに、その加入について最初に行われるプラクティスセッション開始前までに競技会審査委員会に報告しなければならない。
1. 観客に対する保険
オーガナイザー(または施設所有者)は、競技会期間中、観客に対し、競技の事故による観客の死亡あるいは傷害について、最低1人当たり500万円以上の傷害保険を付保しなければならない。
 2. 競技参加者に対する保険
 - 1) オーガナイザーは、競技会に出場するドライバーおよびチームクルーに対し、1人当たり100万円以上のレース傷害保険を付保しなければならない。
 - 2) 競技参加者は、ドライバーおよびチームクルーが、上記の規定によりオーガナイザーが付保するレース傷害保険を含み、ドライバーに対しては総額1,000万円以上、チームクルーに対しては総額500万円以上の有効な保険に加入していることを参加申込時に競技会事務局に申告しなければならない。
 3. 競技役員に対する保険
 - 1) オーガナイザーは、競技役員のうち、コース上またはこれと類似の場所で役務につく役員に

対し、1人当たり100万円以上のレース傷害保険を付保しなければならない。

- 2) 競技役員は、上記のオーガナイザーが付保するレース傷害保険を含め総額500万円以上の有効な保険に加入していることを事前に競技会事務局に申告しなければならない。

第11条 派遣役員

GTAはFIA-F4選手権レースとしての成立・統一性維持および各大会役員に協力する目的で付則-2「GTA派遣役員」に記載される役務者を本選手権各大会に派遣する。

派遣役員の役職および役務内容については同付則に定める。

第12条 競技会主要役員

当該選手権競技会の開催に際し、オーガナイザーは以下の主要役員を特別規則に規定しなければならない。(付則-1「大会告知」参照)

1. 競技会審査委員会:委員長を含み2名で構成する。

委員長: (GTA派遣)

委員: (組織委員会任命)

2. 競技長:

副競技長:

3. 事務局長:

4. コース委員長:

5. 技術委員長:

6. 計時委員長:

7. 医師団長:

8. 救急委員長:

9. 広報委員長:

10. GTA派遣役員:

11. その他主要役員:

第13条 公式登録および参加申込

- 本選手権レースに参加するすべての競技参加者は、指定された様式と方法に従いGTAに登録申請を行わなければならない。また、申込み内容に変更があった場合は、大会14日前までに届け出ること。
- 当該登録申請に基づき、各参加車両の競技番号(ゼッケン)が決定される。
- 参加申込締切日は、別途付則-6「2015 FIA-F4選手権参加登録規定」にて定められる。
- 競技会組織委員会は、国内競技規則4-19により競技参加者またはドライバーに対して理由を示すことなく参加を拒否した場合は、速やかにその理由を付してJAFに報告しなければならない。
- 競技参加者、ドライバーおよびチームクルーは、参加申込に際し国内競技規則4-15で定める誓約文に署名しなければならない。

6. 参加申込書発送の証明は、受理の証明としては認められない。

第14条 競技会参加者に対する指示および通知

- 競技会審査委員会はJAF国内競技規則4-9と10-10に従って、公式通知をもって競技参加者に指示を与えることができる。
- これらの公式通知はすべての競技参加者に回覧され、場合により競技参加者は署名をもって受理の確認をする。
- レースの順位および公式予選の結果、その他競技参加者に関する通知は、特別規則に示された場所に設けられている公式通知掲示板に公表する。
- 競技会審査委員会、競技会技術委員会、競技長、組織委員会、競技会事務局等の決定事項または通知、あるいは競技参加者に関する特別事項も書面をもって競技参加者に伝達される。

第15条 インシデント

- 大会期間中いかなる場合においても、「危険なドライブ行為」を行ってはならない。
本条項の「危険なドライブ行為」とは、
 - 衝突を起こしたもの
 - 他のドライバーのコースアウトを強いるもの
 - 他のドライバーによる正当な追い越し行為を妨害するもの
 - 追い越しの最中に他のドライバーを不当に妨害するもの
 - FIA国際競技規則付則I項第4章2.に違反したもの
 等を指し、その行為が危険と判定された場合は、厳しく罰せられる。
- 大会中に本条項に違反したドライバーは、厳しく罰せられる。
この検証のため、競技役員より集計データ(データロガーの記録等)の提示を求められた場合、競技参加者はこれを提出しなければならない。
- 本規則の違反、および競技役員の指示の不遵守に対しては、JAF国内競技規則11に定める手続きにより罰則が適用される。
- 競技参加者またはドライバーは、罰金が課せられた場合には、その支払い義務を有する。
- 本規則の解釈ならびに本規則に明記されていない罰則の選択は、競技会審査委員会における出席者の多数決によって決定される。
- 罰則は競技会審査委員会によって決定され、書面をもって競技参加者に対し迅速に通知される。
- 公式予選中の違反行為に対しては、「スターティンググリッドの降格」等の罰則が競技会審査委員会によって課されるものとする。
 - スタート進行中を含めた決勝レース中に執行される罰則は、以下の通りとする。
 - レース中に課されるタイムペナルティは、次の2つとする。
 - ドライビングスルーペナルティ:
ドライバーは下記2)のボード提示後、ピットレーンに進入し、ピットに停止せずにピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。

(2) ペナルティストップ:

ドライバーは下記2)のボード提示後、ピットレーンに進入し、ペナルティストップエリアに少なくともタイムペナルティとして課せられた時間の間、停止した後、ピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。また、自チームのピットに停止することは許されない。ペナルティストップエリアでは、車両はエンジンを停止する必要はない。エンジンが停止した場合は、ペナルティの時間が経過した後、再始動することができる。

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

- (1) 反則スタート:ドライビングスルーペナルティまたは、それ以上。
- (2) 黄旗無視等のH項違反:ペナルティストップ10秒または、それ以上。
- (3) ピット作業違反:ドライビングスルーペナルティまたは、それ以上。
- (4) ピットレーンの速度制限違反:ドライビングスルーペナルティまたは、それ以上。
- (5) 危険なドライブ行為違反:ドライビングスルーペナルティ、ペナルティストップ10秒以上、または他の罰則。

(6) スタート進行中の違反:ドライビングスルーペナルティまたは、それ以上。

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

10. 失格の場合には、当該ドライバーに対しても信号で伝達される。この目的のため、当該車両の競技番号を記入した黒の表示板と黒旗をコントロールラインで表示する。当該競技参加者またはその代理人も停止を指示する信号を当該ドライバーに表示すること。ドライバーが、なお停止しない場合には、追加の罰則が課せられる場合がある。

11. 決勝レース終了後に課せられる罰則は、以下の通りとする。

- 1) 罰則の表示後3周以内にレースが終了しタイムペナルティを規定通り実行できなかった場合、競技結果に対して、ドライビングスルーペナルティまたはペナルティストップに相当するタイムを加算する。なお、加算されるタイムはドライビングスルーペナルティに対し45秒とし、ペナルティストップの場合は、その45秒に停止時間を加えたものとする。
- 2) 上記1)に該当しない場合、競技会審査委員会は、本条項6.2)に明記された(1)~(6)以外の罰金を含む罰則を課す場合がある。
- 3) 決勝レース中に違反行為を行ったドライバーに対し上記1)および2)による罰則の適用が履行できない場合、競技会審査委員会は、次大会の「スターティンググリッド降格」等の罰則を課することができる。

12. 本条項に従い、「レース中に執行されたタイムペナルティ」および「黒旗の表示」に対する抗議・控訴は認められない。

13. 競技参加者およびドライバー等のチーム関係者は、競技長によって待機の指示があった場合、もしくは事情聴取等を受けた場合は、正式結果発表まではサーキットを離れてはならない。やむを得ない事由により代理人を残す場合は、競技会審査委員会の承認を得なければならない。

第16条 抗議および控訴

1. 抗議は、規定の抗議料を添えて文書で競技長に提出するものとする。
競技参加者、または当該競技参加者が文章で正式に指名した代理人のみが抗議権を有する。
2. 抗議手続きは、JAF国内競技規則に定められる。
3. 控訴手続きは、JAF国内競技規則に定められる。
控訴にともないJAFの定める控訴料を提出しなければならない。
4. JAF国内競技規則10-20に従ってなされた審判員の判定に対する抗議はできない。(JAF国内競技規則10-20および12-6参照)
5. 審判員の氏名は、公式通知にて発表しなければならない。

第17条 罰則

本規則に罰則に関する条項が明確に規定されていても、必要な場合には罰則の追加を妨げない。

第18条 ドライバーの変更

1. 参加申込が正式に受理された後のドライバーの変更は、ドライバーに疾病、けが等やむを得ない事情がある場合のみとし、競技会審査委員会の承認を得なければならない。
2. ドライバーの変更が許される期限は、参加確認時までとする。
3. ドライバー変更の申請は、オーガナイザーが定める手数料および必要書類を添えて競技会事務局長に提出すること。また、同時にGTAに対して登録の変更を申告しなければならない。

第19条 ドライバーの遵守事項

1. 公式予選および決勝レース中において、ドライバーは定められたトラックのみを使用するものとする。
また、常にサーキットにおけるドライビングマナーに関する国際競技規則の規定を遵守しなければならない。
2. ドライバーは常に走路を使用しなければならない。疑義を避けるため、走路端部を画定している白線は走路の一部として見なされるが、縁石は走路と見なされない。車両のいかなる部分も走路と接していない状態である場合、ドライバーは走路を外れたと判断される。
走路を外れた車両のドライバーは再度復帰することができるが、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のみ行うことができる。
ドライバーは正当な理由なしに故意に走路を外れることはできない。
3. 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1台の車幅をあけること。
4. 直線走路で、あるいはブレーキングエリアの手前で、自らの順位を守ろうとするドライバーは、その最初の動きで走路の全幅を使用することができるが、追い越しを試みようとする車両の大部分が、順位を守る側の車両に横付けになった状態でないことを条件とする。このような方法で

順位を守る間、当該ドライバーは正当な理由なく走路をはみ出すことはできない。

疑義を生じることのないよう、追い越しを試みる車両のフロントウイング部分が先行車両のリヤホイールにかかっている状態である場合、それは「車両の大部分」であると見なされる。

5. 走路の端部を超えて車両を故意に押し出す、あるいはその他通常でない方向転換など、他のドライバーの妨害となる運転は禁止される。
6. 決勝レース中、車両がその他の車両に追いつかれて、その車両が周回遅れにされようとしている時、追いつかれた車両のドライバーは、最初に利用できる機会に速い方のドライバーに追い越しをさせなければならない。追いつかれたドライバーがより速いドライバーの追い越しをさせない場合、追いつかれたドライバーへ、後続のドライバーに追い越しをさせなくてはならないことを示すために青旗が振動表示される。
7. ドライバーが自己の意志に反して、またその他の理由により、やむを得ず車両を停止する場合には、当該車両をできるだけ速やかにトラックから移動して、他の車両の支障とならないように配慮しなければならない。ドライバー自身がその車両を危険となるような場所から移動できない場合、当該車両のエンジンが稼動中であっても、コース委員がこれを援助するものとする。この場合、ドライバー自身で違反なくレースに復帰したときには失格とはならない。
8. ドライバーは、コースに沿って車両を押ししたり、または車両を押し進めてフィニッシュライン(決勝線)を横切ることとはできない。
9. ドライバーに対しては、FIA国際競技規則付則H項に定める信号によって指示が与えられる。

第20条 競技車両番号

競技車両番号(ゼッケン)は、車両検査以前に所定の位置およびリヤウイングの翼端板の見やすい位置に付けておかなければならない。なお、競技委員が視認性の観点から当該番号の表示等の修正を命じた場合、その指示に従わなければならない。その指示に従わない場合、その車両の出走は認められない。

第21条 ピットエリア

1. 公式予選および決勝レース中、車両がピットレーンの指定作業エリア(以下、ピット作業エリア)に停止した際、登録された作業要員が当該ピット作業エリアに出ることが許され、車両の作業につくことができる。
2. シグナリングプラットフォームへ出られる人数は参加車両1台につき2名までとし、ピットレーンを横断する場合は、走行する車両を妨げてはならない。また、シグナリングプラットフォームにおけるグリッドマーシャルの役務範囲に固定的設備を設置してはならない。
3. ピット作業エリアでの後退ギアの使用は厳重に禁止される。車両が自己のピット作業エリアを行き過ぎて停止した場合には、当該車両は自チームのチームクレーンによってのみ押し戻すことができる。
4. 自己のピット作業エリアにおいて作業を行う場合は、車両のエンジンを停止しなければならない。
5. タイヤ交換はピット作業エリアを含む指定整備エリアにおいてのみ許される。

6. ピット作業エリアにおいて発火を伴う装置あるいは高温を生じる装置の使用は禁止される
7. 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。
8. コースから離れようとする、または、自己の指定整備エリアに戻ろうとするドライバーは、安全を確かめた上で、その意志を合図しなければならない。
9. ピットを離れる際に、安全が確認できた時にのみ車両をピットアウトさせることは、競技参加者の責任で行うこと。
10. ピット出口には、グリーン/ブルー(またはイエロー)/レッドのライトが設けられる。公式予選は、グリーンライトが点灯しているときのみコースインすることができる。

第22条 書類検査および車両検査

1. 書類検査

- 1) すべての競技参加者あるいは競技参加者が正式に指名した代理人およびドライバーは、参加受付のために、指定された場所に赴かなければならない。
- 2) すべての競技参加者およびドライバーは、ドライバーおよび競技参加者ライセンス、メディカルサーティフィケート、JAF以外のASNに所属するドライバーは当該ASN発行の出場証明書等の書類を書類検査時に提出しなければならない。
- 3) 競技会審査委員会により特別に許可が与えられた者を除き、参加受付に赴かない競技参加者やドライバーは公式予選および決勝レースに出場することは認められない。
- 4) すべての競技参加者は、オーガナイザーが指定する場所に下記のものを持参しなければならない。

(1) クラッシュヘルメット

(FIA国際競技規則付則第3章に定められたものに限られる。)

(2) 頭部および頸部の保護装置(FHRシステム)

(FIA国際競技規則付則第3章に定められたものに限られる。)

(3) 氏名および血液型のついた耐火炎レーシングスーツ(FIA公認のものに限られる)

(4) レース用耐火炎グローブ(FIA認定のものに限られる)

(5) レース用耐火炎ソックス(//)

(6) レース用耐火炎バラクラバ(//)

(7) レース用耐火炎シューズ(//)

(8) レース用耐火炎アンダーウェア(//)

2. 車両検査

- 1) 競技参加者やドライバーの参加受付とは別に、公式予選に先立ち公式車両検査を実施するものとする。その際、当該車両は出走可能な状態で公式車両検査を受けなければならない。
- 2) 競技会審査委員会によって特別措置が認められない限り、所定の時刻までに検査を受けない車両の出走は認められない。
- 3) 最初の車両検査は競技参加者およびドライバーの検査とは別に行うことができ、各チームに割り当てられたガレージ、またはその他の場所で行うことができる。

- 4) 車両検査合格後に分解または改変された結果、当該車両の安全性が低下するか、またはその適格性に疑問が生じた場合、あるいは事故に遭遇し同様の結果となった場合には、当該車両は再車両検査により承認を得なければならない。
- 5) いかなる車両も、安全上の理由により出走を禁止される場合がある。
- 6) 競技長は、事故に遭遇した車両を停止し、車両の再検査ならびにそのドライバーの身体検査を求めることができる。
- 7) 公式予選にて、競技会審査委員会が選定した1台以上の車両は、公式予選の最終セッションが終了した後、選出された車両は車両検査を受けなければならない。
車両検査が実施される場合、公式予選終了時点から当該再車両検査の対象となる車両が指定されるまでの間、公式予選に参加したすべての車両に対する作業は、一切禁止される。ただし、技術委員長が認めた者が行う作業等は除かれる。
- 8) 各決勝レース終了後、少なくとも上位3台の車両が検査を受けるものとし、競技会審査委員会はさらにレースに参加した他の車両を検査させることができる。
- 9) オーガナイザーは競技会審査委員会に報告し、車両検査の結果を公表するものとする。
- 10) 競技会審査委員会、競技会技術委員長およびGTAは：
 - (1) 公式予選の前およびその途中ならびに決勝レースの前後に、車両またはドライバーの参加資格について検査することができる。
 - (2) 車両検査中、車両の参加資格または適格性について確認するため、競技参加者に当該車両の分解を命じることができる。
 - (3) 検査中の車両に自己が必要と認める部品、見本およびエンジンECUならびに車体を含むすべてのデータの提出を求めることができる。
 - (4) 本条の権利行使に必要な一切の費用の支払いを、当該競技参加者に求めることができる。
 - (5) 疑義が生じた場合、競技参加者に対し規則に適合している旨を証明させることができる。
 - (6) 公式予選の途中および終了後ならびに決勝レース終了後、いつでも車両重量、車両寸法を点検することができる。
- 11) 競技参加者はGTAの指示に従って部品を提出しなければならないが、これに従わない場合は罰せられることがある。提出された部品は基本的に返却されるが、一部の部品についてはGTAより代替品を提供する場合がある。
- 12) 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、ピット作業エリア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、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、または以下のような理由においては許される。
 - (1) 破損した車両あるいは部品を覆うためのカバー
 - (2) 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。
- 13) 本規定に違反した場合には、ドライバー、競技参加者および当該車両は失格までの罰則が課せられる場合がある。

なお、規定された重量を下回った場合、その計量結果における重量不足が、車両部分の偶発的損失によるものである場合を除く。

- 14) オーガナイザーが自動計測用発信装置(トランスポンダー等)を用意している場合は、競技参加者は車両検査時までに車両にこの装置を取り付けなければならない。取り付けを拒否した場合、当該車両およびドライバーは失格となる。

第23条 タイヤ

1. 本シリーズに使用するタイヤは、「住友ゴム工業株式会社(ダンロップ)」製のFIA-F4用ワンメイクタイヤでなければならない。
競技会期間中、公式予選から各決勝レーススタート時に使用可能なドライタイヤは、参加する大会の公式車検においてマーキングを実施した最大1セット(前輪2本、後輪2本)に定める。
ただし、「住友ゴム工業株式会社(ダンロップ)」からの申請に基づき、競技会審査委員会が認めた場合、1本のみであれば罰則を科せられることなく交換出来るが、2本以上を交換する場合は、各決勝レースとともに最後尾スタートとされる。タイヤ交換を行う場合には、交換されるタイヤのマーキングが大会技術委員により除去され、新たに使用されるタイヤにマーキングが実施される。交換されたタイヤは競技役員もしくはGTAが預かる場合がある。
各決勝レース中におけるタイヤ損傷をした場合、その決勝レース中のみ変更を認められる。
2. ドライタイヤのグルーピング、ウェットタイヤのリグループ、薬品の塗布または充填等、タイヤに対する一切の加工は認められない。
3. ウェットタイヤは、公式予選、決勝レースにおいて競技長がウェット宣言した時のみ使用可能とし、使用するタイヤへのマーキングは行わない。
4. タイヤに対する走行前の意図的な加熱は一切禁止とする。

第24条 車両とエンジン

1. 車両
 1. 予備車両またはスペアカー等の使用は認められない。
 2. 車体(シャシー)とは、サバイバルセル(モノコック)と定義し、シャシー製造者により貼付された「車体番号プレート」により特定、識別されるものとする。
 3. 第6条に規定する車両の車体製造者、エンジン供給者から供給される車体、エンジンには一切の改造を加えてはならない。なお、修理を要する場合は車体製造者、エンジン供給者が指定する方法で行わなければならない。
 4. 車両への通信機器およびGTAが認めた記録装置以外の設置、および装着は禁止される。
2. 排気音量
 1. すべての車両はAF国内競技車両規則の「レース車両の排気音量規制」に従いその規制値を満足しなければならない。
 2. 消音器は競技会期間中(車両保管終了まで)に正規の機能を保持していなければならない。

3. 車両の変更

1. 参加申込が正式に受理された後の車両の変更は、参加車両に故障、破損等やむを得ない事情がある場合のみとし、競技会審査委員会の承認を得なければならない。
2. 車両変更の申請は、オーガナイザーが定める手数料および必要書類を添えて競技参加者から競技会事務局長に提出すること。

第25条 燃料

1. 燃料補給は指定整備エリアでのみ許される。予選中および決勝レース中における燃料補給は認められない。
2. 燃料を指定整備エリアに保管する場合には、競技参加者は最少容量5kgの消火器を2個以上準備し、正常に作動することを確認するとともに、燃料補給中は直ちに消火できるようチームクルーは消火器を構えて待機していること。
3. 指定整備エリアに保管されるすべての予備燃料は、3気圧の圧力に耐える防漏容器に保管しなければならない。
4. 決勝レース中にすべての液体の補給は認められない。従って、それらの液体の補給は、決勝レーススタート前までに自己の指定作業エリア等において行うこと。
5. 本競技に使用される燃料は一般市販の無鉛ガソリンでオクタン価は最高102RONまでとする。
6. オーガナイザーは、燃料を指定しなければならない。その燃料の性状表は、競技会特別規則書に明記すること。競技参加者は、競技会期間中に販売された指定燃料から1銘柄のみを購入し使用すること。複数の燃料を混ぜて使用することを含み、指定された燃料に対し空気を除き、その他の気体・液体・固体を混入し使用することは一切禁止される。
7. 燃料検査が行われる場合、競技参加者は、必ずその指示に従わなければならない。

第26条 一般安全規定

1. 競技参加者は、そのドライバーに指示するためにFIA国際競技規則付則H項に規定された信号旗に類似した旗等を使用してはならない。
2. コース上におけるすべての修理は、車両に搭載されている工具や部品を使ってドライバーのみが行わなければならない。
3. ドライバーおよび特別な権限を持つ競技役員以外の者は、ピットおよびスターティンググリッド内を除き停止車両に触れてはならない。
4. 公式予選および決勝レース中にやむを得ずまたはその他の理由により車両が停止した場合は、車載のスターターで当該ドライバーによってエンジンが再始動されなければならない。決勝レース中に競技役員の援助によりエンジンが再始動した場合は、レースから失格となる。ピットエリアでの押しがけは厳重に禁止される。また、後退ギアの使用も厳重に禁止される。
5. 競技長からリアライト点灯指示が出された場合、すべての車両はそれに従わなければならない。また、ウェット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。なお、当該ライトはいかなる場合においても常に機能しなければならない。

6. ドライバーは、コースを離れる場合あるいはピットに戻ろうとする場合には適時その旨を合図しなければならない。また危険がないよう確かめなければならない。車両を離れる場合、ステアリングホイールを取り付けなければならない。
7. レース終了の合図を受けたすべての車両は、定められたコースを通過して直接パークフェルメに進まなければならない。途中、停車したり、物を受け取ったり、リタイアしたドライバーその他を同乗させたり、あるいは援助(競技役員の援助が必要な場合を除く)を受けたりしてはならない。
8. すべてのドライバーは、走行する際に常に耐火炎レーシングスーツ、グローブ、ソックス、バラクラパス、シューズ、アンダーウェア、ヘルメット、頭部および頸部の保護装置(FHRシステム)およびシートベルト等を正しく着用しなければならない。(FIA国際競技規則付則H項第3章参照)。
9. すべてのドライバーは、各々のサーキットで定められたピットレーン通過速度を遵守しなければならない。この条項に違反した場合は、原則として競技結果に影響する罰則が課せられる。
10. すべてのドライバーは、FIA国際競技規則付則H項に基づいた信号指示内容に精通し、それに従わなければならない。
11. ペット類のパドックおよびピットエリアへの入場は禁止される。また、16才未満の者は競技中のピットレーンへの出入りは禁止される。また、競技車両およびオーガナイザーが特に認めた車両を除き、レース場のいかなる場所においても自動車登録番号標(ナンバー)を有さない車両等の使用は禁止される。
12. 無線機の使用は禁止される。
13. 指定された場所以外での喫煙は禁止される。
14. すべてのドライバーは、参加する競技会の参加受付の際に所定のメディカルシートを提出しなければならない。
15. 医師団長あるいは競技長は、必要と認めた場合いつでもドライバーの身体検査を行うことができる。
16. 医師団長もしくは、医師団長が指名する医師は、ブリーフィングに出席することができる。
17. 事故によりドライバーが負傷し、その治療・回復に24時間以上の入院が必要となった場合、競技会医師団長は、直ちに負傷の程度、診断および処置内容を詳細に記した報告書をJAFに提出しなければならない。

第27条 公式予選

1. 20分~30分間による公式予選が行われる。ベストラップを第1レースのグリッドとし、セカンドベストラップを第2レースのグリッドとして決定する。そのスケジュールは公式通知にて発表される。なお、天候等の不可抗力の場合は、競技会審査委員会の決定によるものとする。
2. すべてのドライバーは、公式予選に参加・出走しなければならない(出走とは、コースインを行なうことをさす)。
3. 公式予選通過基準タイムは、公式予選で達成されたタイムの総合上位3位までのタイムを平均し、その130%以内とする。
4. 競技長はコースの安全性の確保または、清掃、車両の回収のために必要な場合には、赤旗を表

示ることにより公式予選を中断することができる。公式予選中断の場合、予選時間の延長または短縮は競技会審査委員会が決定する。このようにいずれかの公式予選が中断された場合でもドライバーおよび車両の予選通過に対する影響についての抗議は受け付けられない。

公式予選中にコースアウトした車両は、当該予選中、自力で走行し自己のピットに戻った場合のみ以降の公式予選に出走することが許される。ただし、赤旗原因と特定された車両は、再びコースインすることは許されない。

赤旗提示の原因と特定されたドライバーは、罰則の対象となる場合がある。

5. 各ドライバーのスターティンググリッドにおける位置を決定するため、公式予選中すべての周回を計時する。チェッカーフラッグが表示された後に計測された最終周回タイムは有効とする。2台以上の車両が同タイムの場合には、最初に記録した車両が優先される。
6. 公式予選中、黄旗提示区間を走行した車両の当該周回タイムは、公式予選結果として採用しない場合がある。
7. 公式予選通過基準タイム達成車両が、特別規則に定められている決勝出走台数に満たなかった場合、上記の予選通過基準タイムを達成しなかったドライバーおよび公式予選に出走できなかったドライバーは、決勝レース出走嘆願書を競技会審査委員会に提出することができる。競技会審査委員会は、ドライバーからの嘆願に基づき、当該ドライバーの決勝レースへの出場を認めることができる。
ただし、次の条件を満たしていること：
 - 1) すでに公式予選を通過した車両が除外されないこと。
 - 2) それらの車両が公式予選通過基準タイムを達成する能力があると判断されること。
 - 3) それらのドライバーがすべての安全事項(サーキットの知識等)について保証されていること(当該嘆願書は、暫定結果発表後30分以内に大会事務局に対し提出すること)。
8. 決勝レース日のフリー走行は行われぬ。

第28条 スターティンググリッド

1. スターティンググリッドにつくことを許される車両台数は、当該サーキットの認可条件で特別規則に記される。
2. 公式予選終了後に、決勝レースのスタートが許されるドライバーの一覧表(第27条7.により救済されたドライバーがいる場合は、それを含む)が公表される。
3. スターティンググリッドは、遅くとも決勝レーススタート1時間前までに発表される。
4. 車両が決勝レースに出走できない場合、ドライバーは、決勝レーススタート2時間前までに競技長にその旨通知しなければならない。
リタイア届の提出による撤退、2本以上のタイヤ交換による最後尾スタート、グリッド降格等の理由で公式予選結果に基づき決定されるグリッド位置に変更がある場合、撤退した車両もしくは後方のグリッドへ移動する車両以降のグリッドはそれに応じて前方に詰められる。
なお、何らかの理由によりポールポジションの車両が決勝レースに出走できない場合、ポールポジションのグリッドは空席のまま残しておくものとする。

5. 最終のスターティンググリッド発表後、グリッドに着くことのできなかった車両の位置は空席のまま残すものとし、他の車両は各々のグリッドの位置に留まるものとする。
6. 公式予選結果におけるベストラップを第1レースのグリッドとし、公式予選結果におけるセカンドベストラップを第2レースのグリッドとする。
何らかの理由により、公式予選が行われない場合、レースのスターティンググリッドは、競技会審査委員会の決定により配列される。
7. グリッド上の列は、少なくとも7メートル離されること。

第29条 ブリーフィング

1. 競技長は、決勝レーススタートの前に、ドライバーを対象としたブリーフィングを開催する。
2. ブリーフィングは、全員が着座でき、騒音から離れた指定された場所において、当初発表された時刻通りに行われなければならない。
3. すべてのドライバーは、対象となるブリーフィングに必ず出席し、かつ出席表に署名しなければならない。
4. 競技長が認めた者以外の出席は認められない。
5. 定刻にブリーフィングに出席しないドライバーは、オーガナイザーが定める再ブリーフィング料を支払い、再ブリーフィングを受けなければならない。
6. 競技長は必要に応じてブリーフィングを開催することができる。
この場合は適切な方法でドライバーまたは競技参加者に告知されるものとする。

第30条 スタート手順

1. スタートはスタンディングスタートとする。
グリッドは、1×1のスタッガードフォーメーションで、スタート合図は灯火信号とする。
2. スタート15分前に各車両は自走で、コースを1周してグリッドにつくものとする。各々のグリッドに到着したら、エンジンを切って停止する。
各自のスターティンググリッドについた時点から下記4.2)に規定された時間までの間、燃料補給を除く作業が許される。
3. ピット出口はスタート10分前に閉鎖され、その2分前に警告音によって合図される。
この制限時間内にピットから離れることができなかった車両は、スタートがなされた後、スタートした競技車両の集団がピット出口を通過した後に、ピット出口の信号灯にグリーンライトが点灯することによりピットスタートが許される。
4. スタートの進行は、5分前、3分前、1分前、および15秒前を表示したボード(またはシグナル)により表示される。これらのボードは警告音とともに表示される。
 - 1) 5分前ボード(またはシグナル):
秒読み開始。グリッドへの進入は締め切られる。この時点までにグリッドに着けなかった車両は最後尾スタートとなる。ただし、競技役員の指示があった場合はピットに入ってピットスタートとなる。(3.および6.参照)。

- 2) 3分前ボード(またはシグナル):
コース上におけるすべての作業は禁止される。
ドライバー、競技役員およびチームクルー2名を除くすべての者はコース上から退去する。
- 3) 1分前ボード(またはシグナル):
ドライバーが車両内に着座したままエンジンを始動する。ついで、上記2)で明記したチームクルー2名は、コース上から退去すること。
- 4) 15秒前ボード(またはシグナル):
このボード(またはシグナル)の15秒後、グリッド前方で緑旗が振られ(グリーンライト)、競技車両はグリッド上の隊列を保ちながらポールポジションの車両のペースによって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、スタートラインを通過するまでは速度制限(最高60km/h)を順守しなければならない。
このラップにおいて、スタート練習は禁止され、また隊列は可能な限り整然と保たなければならない。
5. スタートできないドライバーは、腕を挙げなければならない。他の全車両が当該車両を通過した後、競技役員の介入・指示にもとづいてエンジンの始動を試みることができる。
この車両はフォーメーションラップを行うものとするが、下記6.を除き、他の走行中の競技車両を追い越してはならない。
上記方法によってもエンジンが始動しない場合は、競技役員が当該車両をそのピットまたは競技役員が指示する他の安全な場所まで押して移動する。距離が近ければピットレーン出口からピットまたは競技役員が指示する他の安全な場所に入れることもできる。
6. フォーメーションラップにおいて、グリッドを離れる際に出遅れてしまった車両は、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出した場合に限り、フォーメーションラップ中に自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。なお、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出せなかった車両に対しては、メインフラッグタワーにて黄旗が提示される。
上記に明記されたフォーメーションラップに出遅れた車両および理由の如何にかかわらずフォーメーションラップの途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、先頭車両が自己のグリッドに着くまでの間に限り、安全に配慮し、自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。
ただし、上記時間制限までに自己のポジションに戻れなかった場合は、グリッドの最後尾(ボードで示された地点)からスタートすることができるが、その車両は下記7.によるレッドライトが点灯する前までに停車していなければならない。万一、その車両がレッドライト点灯までに停車できないと競技役員が判断した場合、その指示に従い、低スピード(徐行)でピットに戻り前記3.で定められている要領で、ピットスタートを行うことができる。
7. 車両がスターティンググリッドに戻ったら、それぞれのグリッドにエンジンをかけたまま停車する。各車両の競技番号またはグリッド番号を記載したボードを持った競技役員がグリッドの各列に向かって立っており、その列の車両が停止したら直ちにボードを降ろす。すべてのボードが降ろされたら、スターターはレッドライト5秒前ボード(またはシグナル)を表示する。当該ボード(またはシグナル)表示5秒後にスターターはグリッドの静止状態を確かめてレッドライトを点灯する。
通常、レッドライト点灯後、2秒以上3秒以内にレッドライトが消灯してレースがスタートする。(並列5灯式のスタート信号灯[FIA Race weekend light procedureで使用される信号灯等]を使用する場合のスタート灯火信号オペレーションは、別途定める。)
8. スターティンググリッドに帰着後、スタートできなくなった場合、当該ドライバーは腕を挙げ、その列担当の競技役員は黄旗を振動表示し、当該車両はストール車扱いとなる。スタート不能のドライバーが原因となりスタートが遅延された場合、そのドライバーは最後尾もしくはピットからスタートすることができる。この場合、当該ドライバーの当初のグリッドは空けておくものとする。スタート不能のドライバーが複数の場合、グリッド後方における彼らの新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき位置決めされる。
9. 上記6.または、8.において最後尾グリッドに着いた車両は、再フォーメーションでストール車があった場合でも、当初のグリッドに戻ることはできない。
10. 車両がフォーメーションラップ終了後にスターティンググリッドに着いた時点で何らかの問題がある場合には下記の処置がとられる。
- 1) まだレッドライトが点灯していない場合は、赤旗が示され、“START DELAYED”(スタート遅延)ボードがスタートラインに掲げられる。
 - 2) レッドライト点灯後の場合は、スターターはイエロー(またはオレンジ)ライトを点滅させ(レッドライトは点灯したまま)、“START DELAYED”ボードをスタートラインに掲げる。
 - 3) 前記1)および2)いずれの場合においても全車両のエンジンは切られ、スタート手順は5分前の時点から再開され、レース距離は1ラップ減らされる。
11. 上記10.項を適用することが必要になり、スタート手順が何度繰り返されようと、その結果どれだけレースが短縮されようと、そのレースは選手権に数えられる。
12. 上記10.項の手順が1回以上必要となった場合でも、燃料補給は禁止される。
13. スタート後、スターティンググリッドにおいて発進不能となった車両がある場合、競技役員が当該車両に触れるまでの間、車載のスターターにより再スタートを試みることができる。
上記方法によってもエンジンが始動しない場合、競技役員は、直ちにエンジンをスタートさせるべくコースに沿って車両を押すものとする。それでもエンジンが始動しない場合は、当該車両のピットまたは競技役員の指示による他の安全な場所まで押して移動する。距離が近ければピットレーン出口からピットまたは他の安全な場所に入れることもできる。
14. 反則スタートを判定するための審判員が任命される。反則スタートが確認された場合、競技会審査委員会は、当該車両に対して罰則を課す。(第15条「罰則」参照)
15. 決勝レーススタートの際、シグナリングプラットフォームには、許可された競技役員以外の立入りは禁止される。
16. サーキットが閉鎖されるか、あるいは競技を続行することが危険とならない限り、雨天におけるレースは中止されない。

17. このスタート手順に特例が認められるのは、下記の場合に限られる。

- 1) 5分前のボード(またはシグナル)が表示されてからレッドライトが点灯するまでの間に雨が降りだした場合はスタートラインで“START DELAYED”ボードおよび“10分”ボードが表示され、スタート手順は10分前の時点から再開される場合がある。もし必要であれば、上記10.項に定められた手順が認められる。
- 2) 決勝レースが迫っていて、かつコース上の水量が多くウェットタイヤでも安全上問題があると競技長が判断した場合には、競技長は“START DELAYED”(スタート遅延)ボードと同時に赤色地に“10”と記されたボードを表示することにより、決勝スタートを遅らせることができる。この赤色地に“10”と記されたボードの意味は、再スタート手順が10分遅れて開始されることを意味する。10分以内に天候の状況が回復したら、緑色地に“10”と記されたボードが表示される。緑色地に“10”と記されたボードの意味は、10分後に緑旗が表示されることを意味する。緑色地に“10”のボードが表示されてから、5分後にスタート手順が再開され、通常のスタート手順のボード(またはシグナル、つまり、5分前、3分前、1分前、および15秒前)が表示される。

しかし、赤色地に“10”のボードが表示されてから10分以内に天候の状況が回復しない場合には再度、赤色地に“10”のボードが表示される。これはスタート手順再開までさらに10分間延長されることを意味する。この手順は、数回繰り返される場合がある。赤色地にしても緑色地にしても“10”と記されたボードが表示される時は常に警告音が放送される。

18. スタート手順に関する違反に対しては、失格までの罰則が適用される場合がある。

第31条 決勝レース中のコースイン

決勝レースは、ドライバー本人の責任においてコースインするものとする。

イエロー(またはブルー)ライトの点滅は車両が近づいている合図である。

第32条 セーフティカー

FIA国際競技規則付則H項の規定に従い、必要に応じてセーフティカーが導入される。なお、以下の運用を認めることとする。

1. 決勝レース中のセーフティカー(SC)は、FIA国際競技規則付則H項に定められている通り、「ピットレーンからトラックに合流する」ことを基本としているが、スタート時および直後に発生した事故に対応するため、1周回に限り当該SCの待機場所を変更することが認められる。ただし、待機場所を変更した場合、オーガナイザーは関係者に対し公式通知およびブリーフィングによる周知徹底をはからなければならない。
2. 決勝レース中にセーフティカー(SC)により非競技化された際には、FIA国際競技規則に定められた「セーフティカーは、少なくとも先頭車両がその後方に就き、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(以下省略)」との手順を原則とするが、一度捉えた先頭車両がピットインした場合には、レースの状況を総合的に考慮し、競技長の裁量によりSCの直後を走行している車両を先頭車両と見做しレースを再スタートすることが認められる。

第33条 レースの中断およびレースの再開

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

1. レースの中断

- 1) 中断の合図提示後は、追い越しは禁止され、ピット出口は閉鎖される。

その後、全車は赤旗ラインの後方にゆっくりと進み、そこで先頭車両の位置に関わらず一列で停止しなければならない。その後、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、赤旗ラインに停止した順にスタグガードフォーメーションに配列されるものとする。

コースが閉鎖されたこと等によりグリッドに戻ることができなくなった車両がある場合、当該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る。

この場合、レースが再開させる際のすべての車両のグリッドは、審査委員会の承認のもと、レースが中断される前の順に配列されるものとし、各車両の位置が特定できる最終のコントロールラインを通過順とする。

上記のすべての車両は、レースを再開することを許可される。

セーフティカーは、赤旗ラインの前方に進み出る。その後、オフィシャルカーがセーフティカーと赤旗ラインの間に縦列に停車する。

- 2) レース中断の間は、

- (1) レースも計時システムも停止することはない。
- (2) 車両が一旦赤旗ライン後方に停止した後、またはピットに入った後は作業を行うことができるが、この場合の作業がレースの再開の妨げとなってはならない。

- (3) グリッド上には、チーム員と競技役員のみが立ち入りを認められる。

- 3) 車両はレース中断後にピットレーンに進入することができるが、レースが中断された後にピットレーンに進入したドライバーあるいはグリッドからピットレーンに車両を押されたドライバーには、レース再開後にドライビングスルーペナルティが課せられる。レース中断の命令が出されたときに、すでにピット入口あるいはピットレーンにいた車両については、ペナルティを受けることはない。

- 4) レースが再開されたなら、ピットにいたすべての車両はピットを出ることができるが、レースが中断されたときにピット入口あるいはピットレーンにいた車両は、レース中断後にピットレーンへ進入した車両に先駆けてピットを出ることができる。この場合、レース再開の3分前ボード提示後にオフィシャルカーの先導により1周回を完了する車両列の後方へ合流することが許される。ただし、3分前ボードが提示された時点でピットレーンにいた車両に限られる。レース中断後にピットレーンへ進入した車両は、この場合のコースインは認められない。上述の事項を条件として、ピット出口よりレースを再開しようとする車両はすべて、他車を不当に遅らせることがない限り、自力で出口にたどり着いた順にレース再開をすることができる。

- 5) これらの状況下では、ファストレーンでの作業は以下に限られる:

- (1) エンジンの始動および当該行為に関連する準備。

- (2) 天候の変化が確認された場合のタイヤ/ホイール交換。
- (3) 雨天の際に車両を覆うカバーの装着。

ドライバーは常に競技役員の指示に従わなければならない。

2. レースの再開

- 1) 遅延はできる限り短く保たれ、再開の時刻がわかると直ちに、チームはピット放送等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。
- 2) スタート再開前に、10分前、5分前、3分前、1分前、及び15秒前のボード(またはシグナル)が表示される。それらのいずれのボード(またはシグナル)も警告音を伴うものとする。
- 3) 5分前ボード(またはシグナル)が提示されるまでに、すべての車両はホイールを装着しなければならない。このボード(またはシグナル)以降のホイールの取り外しはピットレーンにおいてのみ許可される。5分前ボード(またはシグナル)提示時にすべてのホイール装着がされていない車両はすべて、グリッドの最後尾かピットレーンからスタートしなければならない。この状況では、黄旗を持った競技役員が、グリッドを離れることのできる全車両が赤旗ラインを通過し終えるまで、(5分前に)ホイール装着のなかった車両がグリッドを離れないよう制する。

5分前ボード(またはシグナル)提示後、コースの周回時間を考慮し、適切な時点で、先頭車両と赤旗ラインの間にいる車両は、オフィシャルカーの先導により追い越しをすることなく、もう1周回を完了するよう合図され、セーフティカー後方の車両列に合流しなければならない。

- 4) 1分前ボード(またはシグナル)が提示された後にエンジンは始動されなければならない。チームのスタッフはすべての機材を持ってグリッドから退去する。15秒ボード(またはシグナル)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。グリッドを離れることができる残りの車両が出発すると、競技役員が車両をピットレーンに押すよう指示される。この場合、黄旗を持った競技役員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。
- 5) レースはグリーンライトが点灯すると、セーフティカーの後方より再開される。セーフティカーは、以下の場合を除き、1周回後にピットに入る。
 - (1) すべての車両がセーフティカー後方でまだ整列されていない。
 - (2) チームクルーがまだグリッド上の物を撤去している。
 - (3) さらに介入が必要な状況が重なって発生している。
- 6) グリーンライトが点灯すると、セーフティカーは後続のすべての車両と共にグリッドを離れる。その際、車両は赤旗ライン後方に整列した順序で、車両5台分の距離以下を保って続く。列最後尾の車両がピットレーン終了地点を通過するとすぐに、ピット出口のライトがグリーンに変わる。その時ピットレーンにいる車両はすべて、コースに出て、セーフティカー後方の車両隊列に合流することができる。
- 7) この周回の間は、赤旗ラインを離れる際に遅れてしまい、その後ろの車両がその車両を追い越さないで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、ドライバーはレース中断前の順序を取り戻す場合においてのみ追い越しが許される。

- 8) 赤旗ラインを離れる際に遅れてしまったドライバーは、残りの車両がラインを通過した後も動かなかつた場合、他の走行している車両を追い越してはならない。当該車両はセーフティカー後方の車両列の最後尾につかなければならない。2名以上のドライバーが関与した場合には、グリッドを離れた順に、隊列の最後尾に整列するものとする。
- 9) 審査委員会により、この周回中に不必要に他の車両を追い越したと判断されたドライバーに対しては、第15条8.1)(1)あるいは(2)のいずれかのペナルティが課せられる。
- 10) この周回の間は、FIA国際競技規則付則H項2.9.15~2.9.18が適用される。
- 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。
- 12) 本条項は、レース毎に適用する。

第34条 レース終了

1. レース終了は、フィニッシュライン(最終のコントロールライン)を基準として管理される。ここでいうコントロールラインとは、コースおよびピットレーンの双方を交差する単一の直線を指す。レース終了の合図(チェッカーフラッグ)は、先頭車両が全レース距離を走破した時点で、直ちに表示される。ただし、設定されたレース距離が走破される前に30分を経過した場合、30分を経過した後にレース先頭車両がラインを通過した時点で、レース終了の合図が提示される。チェッカーフラッグの表示を受けた後の危険な追越しは禁止される。各々の最終周にピットインした場合でもピットレーン上のコントロールラインを通過すればチェッカーフラッグを受けたものとする。
2. 万が一チェッカーフラッグが不注意、その他の理由により先頭車両が規定周回数を完了する前に表示された場合でも、レースはその時点で終了したものとみなされる。
3. また、チェッカーフラッグが不注意によって遅れて表示された場合には、最終順位はレース距離が達成された時点における順位に従って決定される。
4. チェッカーフラッグの表示を受けたすべての車両は、原則としてコースを1周した後、直ちに直接パークフェルメに進むものとする。
5. チェッカーフラッグが表示された時点でピット出口は閉鎖される。

第35条 車両保管

1. 順位認定の対象となるすべての車両は競技会審査委員会の監督の下に特別規則に示されたパークフェルメに入り、それらの車両は競技会審査委員会の指示がない限り、正式結果発表までその場所に保管される。
2. パークフェルメへの出入りは担当の競技役員および、車両の公平性を保つ車両管理者(ロガー・データ取り、タイヤ・車両チェック等を行う者)のみ許され、競技会審査委員会の許可がない限り、いかなる者も保管中の車両に手を触れることは禁止される。

第36条 順位認定の必要条件

1. 第1位の車両は、規定距離を最短時間で走破した車両とし、すべての車両はそれぞれ達成した周回数の多い順に、また同一周回数を完了した車両についてはフィニッシュライン(各々の最終のコントロールライン)通過順に順位を決定する。ただし、最終周回タイムがポールポジションタイムの2倍を上回る車両については、これらのタイムは当該車両の走行距離算定にあたって考慮されない。
2. 走行周回数が、優勝車両の走行周回数の90%(小数点以下切捨)に達しない車両は順位の認定を受けられない。
3. 万一、天候その他不可抗力の理由により、レースが通常の終了予定前に中止せざるを得ない場合には、第33条に定める手順に従うものとする。

第37条 賞の授与と記者会見

各決勝レースにおいて1位～3位となった車両のドライバーは、レース終了後に行われる賞の授与(暫定表彰)に出席すること。表彰台における式が終了後、上位3名のドライバーは、記者会見が設定されている場合、速やかに記者会見の会場に移動し、会見に出席しなければならない。

付則-1

大会告知

本選手権競技会の各オーガナイザーは当該競技会特別規則に以下の各項目を明記しなければならない。また、競技会特別規則の内容は本シリーズ規則の内容に相反したり、重複するものであってはならない。

第1条 総則

2015 FIA-F4選手権 第__戦&第__戦は、一般社団法人日本自動車連盟(JAF)公認のもと、FIA国際モータースポーツ競技規則、およびそれに準拠したJAF国内競技規則、本シリーズ選手権統一規則、ならびに競技会特別規則(各サーキット競技規則を含む)に従い、準国内格式競技として開催される。

第2条 競技会特別事項

1. 競技会の名称: 2015 FIA-F4選手権 第__戦&第__戦
2. オーガナイザーの名称(略称):
 - 代 表 者:
 - 所 在 地:
 - T E L:
 - F A X:
3. 組織委員会

①委員長	④委 員
②委 員	⑤委 員
③委 員	⑥委 員
4. 開催日程: 2015年 月 日 ()
5. サーキット:
 - 名 称:
 - 所 在 地:
 - T E L:
 - F A X:
 - 長 さ: 1周 km
 - 周回方向: 回り
 - コース公認番号:
6. 当初のレース距離: km(周)
7. 最大決勝出走台数: 台
8. 参加申込:
 - 受付開始日: 2015年 月 日 ()
 - 締 切 日: 2015年 月 日 ()
 - 参加申込先:株式会社GTアソシエーション
 - そ の 他:

9. 書類検査:

- 日 時: 2015年 月 日 () 時 分
- 場 所:

10. すべての競技参加者または競技参加者から文章で正式に指名された代理人(1名)は、下記のミーティングに出席しなければならない。

- 日 時: 2015年 月 日 () 時 分
- 場 所:

11. 競技車両検査:

- 日 時: 2015年 月 日 () 時 分
- 場 所:

12. 公式予選開始時刻: 2015年 月 日 () 時 分

13. 決勝レーススタート時刻: 2015年 月 日 () 時 分

14. 決勝レース終了時刻: 2015年 月 日 () 時 分

15. 赤旗によるレース中断の場合の停車位置:

16. パークフェルメ:

17. 賞典:

- 授与の場所:
- 月 日:
- 賞典の細目:

18. 燃料:(オーガナイザーが指定する銘柄の性状表を記載すること)

- 供給場所:
- 燃料補給方式:
- ピット内の貯蔵(方法と最大貯蔵量等):

19. 当該ASN組織許可番号:

第3条 競技会主要役員

1. 競技会審査委員会:委員長を含み3名で構成する。

- 委員長: (GTA派遣)
- 委員: (GTA派遣)
- 委員: (組織委員会任命)

2. 競技長:

副競技長:

3. 事務局長:

4. コース委員長:

5. 技術委員長:

6. 計時委員長:

7. 医師団長:

8. 救急委員長:

9. 広報委員長:

10. GTA派遣役員

レースディレクター:

テクニカルデリゲート:

ドライビング・スタンダード・オブザーバー:

11. その他の主要役員:

第4条 コース図およびピット/パドックエリア等の見取り図

以下の項目について正確な位置を図示し、競技会特別規則に記載しない場合は公式通知にて公示しなければならない。

1. コース図

- | | |
|---------------------------|----------------|
| 1) コース図(ターン番号入り) | 5) レスキュー体制 |
| 2) マーシャルポスト | 6) ファイアーステーション |
| 3) オレンジディスク旗提示ポスト | 7) その他 |
| 4) [PIT LANE OPEN]ボード提示位置 | |

2. ピット/パドックエリアの見取り図

- | | |
|----------------------|-------------------|
| 1) スタートライン | 14) 競技会事務局 |
| 2) コントロールライン | 15) 審査委員会室 |
| 3) フィニッシュライン | 16) 暫定表彰式会場 |
| 4) 赤旗ライン | 17) 記者会見会場 |
| 5) ピットロード入口および出口 | 18) 公式通知掲示板 |
| 6) ファイアーステーション | 19) メディカルセンター |
| 7) 書類検査場 | 20) 医療用ヘリコプター待機場所 |
| 8) 競技車両検査場所 | 21) ピット/パドックエリア |
| 9) 一般的な回収車両引渡場所 | 22) ピット作業エリア |
| 10) パークフェルメ | 23) メインフラッグタワー |
| 11) ガソリンスタンド | 24) GTA事務局 |
| 12) ブリーフィング/ミーティング会場 | 25) その他 |
| 13) ペナルティストップエリア | |