

2020 FORMULA REGIONAL 選手権 統一規則書

Contents

第 1 条	規定	4	第 26 条	一般安全規定	22
第 2 条	一般的合意事項	4	第 27 条	公式予選	24
第 3 条	競技参加者の遵守事項	5	第 28 条	スターティンググリッド	25
第 4 条	競技許可証 (ライセンス)	6	第 29 条	ブリーフィング	26
第 5 条	ペナルティポイント	6	第 30 条	スタート手順	26
第 6 条	参加車両・競技会	6	第 31 条	決勝レース中のコースイン	30
第 7 条	選手権得点	7	第 32 条	セーフティカー	30
第 8 条	デッドヒート (同着)	8	第 33 条	レースの中断、およびレースの再開	31
第 9 条	競技会の組織	9	第 34 条	レース終了	34
第 10 条	保険	9	第 35 条	車両保管	35
第 11 条	派遣役員	9	第 36 条	順位認定の必要条件	35
第 12 条	競技会主要役員	10	第 37 条	賞の授与と記者会見	35
第 13 条	公式登録、および参加申込	10			
第 14 条	競技会参加者に対する指示、 および通知	11	付則 1	大会告知	36
第 15 条	インシデント	11	付則 2	FRS 派遣役員	40
第 16 条	抗議、および控訴	14	付則 3	国際モータースポーツ競技規則 解説	44
第 17 条	罰則	14	付則 4	参加登録規定	44
第 18 条	ドライバーの変更	14	付則 5	競技車両番号の設定基準	46
第 19 条	ドライバーの遵守事項	14	付則 6	自動計測装置の取付	47
第 20 条	競技車両番号	16	付則 7	ワッペン指定貼付位置	48
第 21 条	ピットエリア	16	付則 8	車両ステッカー規定	49
第 22 条	書類検査、および車両検査	17	付則 9	FRS ドライビング・スタンダード	50
第 23 条	タイヤ	20	付則 10	プロモーション規定	52
第 24 条	車両とエンジン	20			
第 25 条	燃料	21	罰則規定		53

「2020 FORMULA REGIONAL 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とその付則、ならびにそれに準拠した JAF 国内競技規則とその細則、各サーキット一般競技規則、ならびに各競技会特別規則、2020 FORMULA REGIONAL 選手権統一規則とその付則に従い、準国内格式競技として開催され、ドライバー、およびチームに対する選手権から成る。

第1条 規定

1. 2020 FORMULA REGIONAL 選手権統一規則、およびその付則（以下、「本統一規則」という）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. フォーミュラリージョナル事務局（Formula Regional Secretariat 以下「FRS」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、FORMULA REGIONAL 選手権レースブルテンで発表される。
3. 2020 FORMULA REGIONAL 選手権（以下、「本選手権」という）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) JAF 国内競技規則、およびその細則（以下、「JAF 国内競技規則」という）
 - 3) 各サーキット一般競技規則
 - 4) 各競技会特別規則
 - 5) 本統一規則
4. 競技会特別規則書、公式プログラムの表紙、競技結果成績、およびポスターには、本選手権のタイトル、および規定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本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. 本統一規則、および本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、本統一規則第16条に基づく抗議、および控訴の権利を行使するか、または一般社団法人日本自動車連盟（以下、「JAF」という）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FRS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. 競技参加者、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。
車両通行証を含むFRS、またはオーガナイザー発行物の不正使用（複製や使い直しなど）を行った場合、FRSはレース参加拒否を含むペナルティを科す場合がある。

- FRSによって指名された競技参加者は、救出訓練に参加、協力しなければならない。

第4条 競技許可証（ライセンス）

- 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、または海外ASNが本選手権への参加を認めたことを条件とする海外ASNライセンスを所持していなければならない。
- ドライバーは国内競技運転者許可証A、もしくはそれと同等以上、国際競技運転者許可証B以下の所持者が参加できる。
- 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。
- 2項に定めるライセンスを保持していても、過去の出場経験によってFRSは参加を認めない場合がある。

第5条 ペナルティポイント

- ドライバーは、FIA国際競技規則付則L項第4章「サーキットにおけるドライブ行為の規律」第2条、ならびに「FRSドライビング・スタンダード」を遵守しなければならない。
- 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・競技会

- 本選手権競技会に参加できる車両は「DOME F111/3-ATM ARF3R」に限定し、「FIA国際モータースポーツ競技規則付則」項第275条、および本統一規則付則3に適合した車両とする。
- 本選手権競技は、準国内格式競技として開催される。

- 本選手権競技会のレース距離は、1レースあたり最大35分間で行われる2レース、または3レースとし、レース距離は各競技会特別規則書にて明示される。
ただし、レースがスタートするまでに短縮された場合に限り、その短縮された距離をレース距離とする。
- 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。
- 選手権として認定された各レースは12台以上の車両がスタートしなければならない。12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。
- 年間に少なくとも14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

- 本選手権の得点は、所定の手続きにより予めFRSに登録された、JAF国内競技規則日本レース選手権規定（第19条）、本統一規則第4条を満たすドライバー、およびチームに対して与えられる。
- 本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、およびチームに対し、下記の得点を与える。

1) ドライバー、およびチームに対する得点：

- 次の得点基準に基づき、各レースの上位10位までのドライバーに得点を与える。チームに対する得点は、エントラントに対して与えられ、各レースにおいて同一エントラントに所属し、車両が得た順位のうち、最上位のみが得点対象となる。
- 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。
- ドライバー、およびチームは、本選手権レースとして成立した当該部門のすべてのレース得点を合計して選手権得点とする。
- 得点基準

1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
25点	18点	15点	12点	10点	8点	6点	4点	2点	1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、且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。
- ④ 当初のレース距離に相当する周回数は別途公示される。

3. JAFは、最高得点者を本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、チーム代表者はシリーズ表彰式に出席しなければならない。

5. 国内モータースポーツ活動の振興と認知度拡大のため、多彩な競技参加者を募り、本選手権の発展を図るべく、FRSは「本選手権タイトル」とは別にFRSが規定した参加条件を満たすドライバーを対象とする「マスターカップ」を設定することができる。

第8条 デッドヒート（同着）

1. レースにおいて同着の場合には、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選手権得点を得た場合は、下記の基準を用いて上位を決定する。

- 1) 得点(第7条2.1))の範囲で高得点を得た回数の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、高得点を得た回数の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

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ず、本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

FRSは本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「FRS派遣役員」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別途定める。

第12条 競技会主要役員

本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、または3名で構成する。
委員長：(FRS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. FRS派遣役員
11. その他主要役員

第13条 公式登録、および参加申込み

1. 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FRSに公式登録申請を行わなければならない。
また、各大会への参加には付則4に従い、年間参加申込み、または個別参加申込みを選択し、「参加申込み書」を提出しなくてはならない。
公式登録、および参加申込みの受付に際してFRSは、その理由を示すことなく競技参加者(エントリー)、競技参加者代表、ドライバー、ピットクルーを選択、あるいは拒否することができる。
2. 公式登録申請が受理された競技参加者には本統一規則付則5に基づき、参加車両の競技番号(ゼッケン)が決定される。
3. 参加申込み締切日は、本統一規則付則4にて定められる。

4. 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/FRSに報告しなければならない。
5. 競技参加者、ドライバー、およびチームクルーは、参加申込みの際し、国内競技規則4-15で定める誓約文が記された「参加誓約書兼承諾書」に署名しなければならない。
6. 参加申込み書発送の証明は、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

1. 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。
2. 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。
3. 競技会審査委員会、技術委員長、または技術委員、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

1. 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、
 - 1) 衝突を起こしたもの
 - 2) 他のドライバーのコースアウトを強いるもの
 - 3) 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
 - 4) 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
 - 5) FIA国際競技規則付則L項第4章第2条に違反したものを指し、その行為が危険と判定された場合は、厳しく罰せられる。
2. 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。

3. 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。
4. 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。
5. 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よって決定される。
6. 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。
7. 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。
8. 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。
 - 1) 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。
 - ① ドライブスルーペナルティ：
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に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：
ドライブスルーペナルティ、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：
ドライブスルーペナルティ、またはそれ以上。
 - ④ ピットレーンの速度制限違反：
ドライブスルーペナルティ、またはそれ以上。
 - ⑤ 危険なドライブ行為違反：
ドライブスルーペナルティ、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：
ドライブスルーペナルティ、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、ドライブスルーペナルティ、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。
 - 2) 上記1)に該当しない場合、競技会審査委員会は、本条項8.2)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。
 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12に定められる。
3. 控訴手続きは、JAF国内競技規則13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. ドライバーの変更申請の期限は、書類検査時までとする。
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FRS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に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」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)を横切ることにはできない。
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、付則8に従い、レースウィークに付帯するトレーニング走行から、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貼付しなければならない。

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、登録された最大3名の作業要員は当該ピット作業エリアに出ることが許される。当該作業要員は、あらかじめFRSより支給される識別用の腕章を装着すること。車両に対する作業は、当該ドライバーおよび登録された最大3名の作業要員のみで行わなければならない。
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。競技車両がピットレーン上で自己のピット以外の場所で停止してしまった場合、当該競技車両は、競技役員の許可を得て、自チームのチームクルー(最大3名)によってのみ自己のピットまで押し戻すことができる。また、自チームのピット作業エリアに他の競技車両が停止し、それが自チームのピット作業を阻害する恐れがある場合、競技役員の監視下で自チームのチームクルーによって当該車両を安全な場所へ移動することが認められる。
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。電動インパクトツールはこの限りではない。
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. 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。
9. ピットレーンにおける優先権はファストレーンを走行している車両が有する。したがって、ピットアウトする車両はファストレーンから作業エリアへ進入する車両を妨げないこと。また、ピットアウトする車両がファストレーンを走行中の車両に減速を強いたり並走することは禁止される。
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、メディカルシート、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) すべての競技参加者は、公式車検に際してテクニカルパスポートを車検委員に提出しなければならない。
 - 4) 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。
 - 5) 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て、自身の装備品の検査を受けなければならない。

- ① クラッシュヘルメット
(FIA 国際競技規則付則 L 項第 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 L 項第 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 公認のものに限られる)
- ⑤ レース用耐火炎グローブ (FIA 公認のものに限られる)
- ⑥ レース用耐火炎バラクラバ (FIA 公認のものに限られる)
- ⑦ レース用耐火炎シューズ (FIA 公認のものに限られる)
- ⑧ レース用耐火炎アンダーウェア (FIA 公認のものに限られる)

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の合格を得られない車両、もしくはドライバー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) レースディレクション、および競技長は、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) 競技会技術委員長、および FRS は、
 - ① 公式予選の前後、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全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、およびドライバーの検査を行うことができる。
- 10) 競技参加者は、FRS 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 FRS より代替品を提供する場合がある。
- 11) 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。

- 12) 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。
- 13) オーガナイザーが用意する自動計測用発信装置(トランスポンダー等)を、競技参加者は付則-8「自動計測装置(トランスポンダー)の取り付け」に従い、装着しなければならない。

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FORMULA REGIONAL 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3セット(前輪6本、後輪6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、当該競技会開催週にFRSのマーキングを受けたタイヤは別のタイヤへの交換を許される。交換されたタイヤは競技役員もしくはFRS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。
 なお、公式予選中においてはいかなる場合でもマーキングを実施したタイヤ以外を使用してのコースインは許されない。
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。車両とエンジンに施される封印を保持することは競技参加者の責務であり、それが欠如している場合には、違反と見なされる場合がある。
- 4) 車両へ搭載される通信機器、および記録装置については、FRSが認めた装置以外の設置、および装着は禁止される。
- 5) チームによる車載カメラの搭載は、公式車検以降禁止される。

2. 排気音量

すべての車両は、JAF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。

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。
 なお、燃料補給の際には必ず有効なアースを接続してから行わなければならない。
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4.5kg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. 競技長からリヤ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、常にリヤ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. 車両トラブルなど何かの理由でコースから離れる場合、あるいはピットに戻ろうとする場合、ドライバーは安全を確認する義務がある。また車両を離れる場合、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、バラクラバ、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L項第3章参照)
9. すべてのドライバーは、FIA国際競技規則H項で定められた60km/hの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. 指定された場所以外での喫煙は禁止される。
13. 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。
14. 医師団長、メディカルデリゲート、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。
15. 医師団長、メディカルデリゲート、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。
16. 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. 15分間による公式予選が2回、または30分間1回による公式予選が行われる。そのスケジュールは公式通知にて発表される。
2. 公式予選を2組以上にて行う場合、第7条にて与えられたドライバー得点上位より交互に組分けを行う。ドライバー得点の与えられていない選手においては、ゼッケン番号を基に、交互に組分けを行う。
なお、第1大会における公式予選を2組以上にて行う場合は、全参加選手ともゼッケン番号を基に、交互の組分けを行う。そのスケジュール、および予選時間は公式通知にて発表される。
3. 組分けされた場合の公式予選結果は、各組の予選1位のタイムを比較し、より早い組をポールポジションとし、交互に振分けを行う。
決勝グリッドが各組で均一に割り当てられない場合、最終グリッドは各組の予選タイムで1位と当該順位の予選タイムを比較しタイム差が少ないドライバーに与えられる。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。
4. 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)
5. 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110%以内とする。
6. 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す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、当該予選中に自力で走行して戻った場合のみ、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、自力で走行して戻った場合でも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。
7. 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。

8. 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。
9. 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)
10. 決勝レース日のフリー走行は行われぬ。
11. 赤旗中断時における作業は許可される。

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9.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、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. 公式予選が15分間2回行われた場合、1回目の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、2回目の公式予選結果におけるベストラップを第2レースのグリッドとし、1回目もしくは2回目の公式予選結果におけるセカンドベストラップを第3レースのグリッドとする。
公式予選が30分間1回で行われた場合、ベストラップを第1レースのグリッド、セカンドベストラップを第2レースのグリッド、サードベストラップを第3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までに、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. コースイン時に各車両は自走で、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ての時点から下記**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。この作業は、第21条1項にて規定された識別用の腕章を着用した最大3名の作業要員のみとする。
3. ピット出口はコースイン開始5分後に閉鎖され、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付近を通過した後に、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る。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、ピット進入ロード前までに限り、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、ピット進入ロードに到達するまでに自己のポジションに戻れなかった場合は、最後尾グリッドからのスタートとする。該当ドライバーが複数の場合、グリッド後方における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。

- 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に向かって立っており、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、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) グリッド上以外に問題がなく直ぐにフォーメーションラップが再開出来る場合、競技長が判断した場合、中断ライト(イエロー、またはオレンジライトの点滅)の2秒後に緑色のライトが点灯し、“EXTRA FORMATION LAP”と表示されたボードが表示される。全車両はエンジンを切ることなく再度フォーメーションラップを開始する。

2) その他の問題が発生し、スタートを遅らせる必要があると競技長が判断した場合は、中断ライト(イエロー、またはオレンジライト)を点滅させ、“START DELAYED”(スタート遅延)ボードが表示され、全車両のエンジンは切れ、スタート手順は5分前の時点から再開される。

3) 前記**1)**、および前記**2)**、いずれの場合においてもレース距離は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。

- 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。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長が安全と判断できない場合、レースは中断することができる。

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) 中断の合図掲示後は、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ッ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、レースが再開される際のすべての車両グリッドは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、チーム員とオフィシャル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、中断後にピットレーンに進入した車両、およびグリッドからピットレーンに移動した車両のドライバーに対し、レース再開後にドライビングスルーペナルティが課せられる。
レース中断の合図が提示されたときに、すでにピット入口、あるいはピットレーンにいた車両のドライバーについてペナルティを課されることはない。
- 4) レース再開により、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の内、レース中断後にピットレーンへ進入した車両を除き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出口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全ての車両は、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、および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) 3分前ボード(または、シグナル)が提示されるまでに、すべての車両はホイールを装着していなければならない。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作業エリアにおいてのみ許可される。3分前ボード(または、シグナル)以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、全車コースイン後、最後尾からスタートしなければならない。
3分前ボード(または、シグナル)提示後、コースの周回時間を考慮し、適切な時点で、先頭車両と赤旗ラインの間にいる車両は、オフィシャルカーの先導により追い越しをすることなく、もう1周回を完了するよう合図され、セーフティカー後方の車両列に合流しなければならない。
- 4) 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発走すると、競技役員が車両を作業エリア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理されていない。
 - ② さらに介入が必要な状況が重ねて発生している。
- 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) この周回の間追い越しは、赤旗ラインを離れる際に遅れてしまい、その後ろの車両がその車両を追い越さないと隊列の残りを不当に遅らせることになってしまう場合にのみ許される。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 2.10.15 ~ 2.10.18 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。

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規定の上限時間を経過した場合、規定の上限時間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(ログデータ取り、タイヤ・車両チェック等を行う者。この管理者はFRS指定の腕章を装着していなければならない、必要最小限の作業・時間のみパークフェルメに立ち入ることができる)、およびFRSが認定した公式メディアのみ許され、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認定を受けられない。
3. 万が一、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**2020 年度付則 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。

第1条 総則

2020 FORMULA REGIONAL 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とその付則、およびそれに準拠した JAF 国内競技規則とその細則、各サーキット一般競技規則、ならびに各競技会特別規則、本選手権統一規則に従い、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：2020 FORMULA REGIONAL 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：

TEL：

FAX：

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：2020年 月 日

5. サーキット

名称：

所在地：

TEL：

FAX：

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) 時間 分

7. 最大決勝出走台数： 台

8. 参加申込

受付開始日：2020年 月 日 ()

締め切り日：2020年 月 日 ()

参加申込先：FRS

その他：

9. 書類検査

日時：2020年 月 日 ()

場所：

10. すべてのドライバーは、下記のドライバーブリーフィングに出席しなければならない。

日時：2020年 月 日 ()

場所：

11. 競技車両検査

日時：2020年 月 日（ ）

場所：

12. 公式予選開始時刻：2020年 月 日（ ） 時 分

13. 決勝レーススタート時刻：2020年 月 日（ ） 時 分

14. 決勝レース終了時刻：2020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2名、または3名で構成する。

委員長： (FRS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. FRS派遣役員

・レースディレクション（スポーティング）：

・レースディレクション（テクニカル）：

・ドライビングアドバイザー：

・FRS事務局：

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)
- 2) マーシャルポスト
- 3) オレンジディスク旗提示ポスト

2. ピット／パドックエリアの見取り図

- 1) スタートライン
- 2) コントロールライン
- 3) フィニッシュライン
- 4) 赤旗ライン
- 5) ピットロード入口、および出口
- 6) ファイアーステーション
- 7) 書類検査場
- 8) 競技車両検査場所
- 9) 一般的な回収車両引渡場所
- 10) パークフェルメ
- 11) ガソリンスタンド
- 12) ブリーフィング / ミーティング会場
- 13) ペナルティストップエリア

付則 2

FRS 派遣役員

FRSはFORMULA REGIONAL選手権としての価値を強化するため、FRS派遣役員制度を設ける。FRS派遣役員はFORMULA REGIONAL選手権運営の標準化、判断基準の統一性の維持を役務とし、大会役員と協力して選手権を推進する。

1. FORMULA REGIONAL DELEGATES

各FORMULA REGIONAL選手権競技会に、FRSは以下の役員を派遣する。

- Stewards :
- Race Direction (Sporting) :
- Race Direction (Technical) :
- Driving Advisor :
- Secretariat :

FRS派遣役員はすべての任務で公正でなくてはならない。

FRS派遣役員はFIA国際競技規則(ISC・International Sporting Cord)、当該大会に適用されるJAFの諸規則、FORMULA REGIONAL選手権のすべての規則、競技会特別規則が遵守され、準備されているかを判断して助言し下記項目の役務を受け持つ。そしてイベントに関して必要な報告書を作成しFRSに提出する。

2. FRS 派遣役員の役務

1) Stewards

FRSから競技会審査委員として派遣される。

大会公認条件と矛盾しない範囲でFORMULA REGIONALのレースコンセプトを実現する方向で権限行使を行う。

2) Race Direction (Sporting)

FORMULA REGIONAL選手権では、Race Direction (Sporting) を任命し、その義務と権限について以下の通り規定する。

FORMULA REGIONAL選手権活動の連続性、および統一性を維持するため、競技長に協力しFORMULA REGIONAL選手権のスケジュールの管理、レース運営(選手権としての成立、ドライバーの統率等)、レース運営の選手権平準化等を主役務とする。

Race Direction (Sporting) は以下についての上位権限を持ち、競技長の現場サポートを受けて以下の役務を遂行し、その決定に伴う事象について責任を持つ。

- α. 公式予選、および決勝レースのコントロール、タイムテーブルの変更、

その他のすべてについて変更を必要とする場合はISC、および本選手権規則に則り審査委員会に提案すること。

- b. FIA 国際競技規則、および本シリーズ規則に則り特定の競技車両、またはドライバーの走行を禁止すること。
- c. 公式予選、および決勝レースが安全に継続できないと判断した時に、ISC、および本選手権規則に則りこれを中断すること。
- d. 規則に則ったスタート手順、およびスタート進行の実行とコントロール。

なお、当該選手権の統一性、および連続性を維持するため、Race Direction (Sporting) は、以下の項目について競技長に対し要請する。この場合、競技長は、Race Direction (Sporting) と協議して対応するものとする。

ア. 決勝レース中の違反行為に対する最終的な判定

イ. セーフティカーの導入

Race Direction (Sporting) は、競技車両がトラック上を走る時には、競技長と審査委員長と即時にコミュニケーションできる環境になければならない。競技長はレースコントロール、および全てのオブザベーションポイントと即時にコミュニケーションできる環境になければならない。

Race Direction (Sporting) は、FORMULA REGIONAL 選手権のブリーフイングには必ず競技長と同席する。

Race Direction (Sporting) は、複数で構成することができる。

3) Race Direction (Technical)

FORMULA REGIONAL 選手権特有の技術問題を担当する役職で、以下の業務を実行し、FRS が策定する諸規則、およびレースコンセプトに添った方向に競技車両の状態を維持させる。

- ① 競技会技術委員、車両検査委員、補給監察員の対応する役務について FRS を代表して選手権としての助言、要請、指示を行う。
- ② FORMULA REGIONAL 選手権参加競技車両の競技参加資格について最終判断を当該大会技術委員長と協議し、審査委員会に示す。
- ③ 技術規則に関わる事項について、Race Direction (Sporting)、および競技会審査委員会に助言を行う。

- ④ 新規参加車両、大事故後車両、改修指示車両等に対する当該大会技術委員長への現車チェックの指示、および指導を行う。
- ⑤ 車両規則違反等に関する判断を当該大会技術委員長に提示し、選手権における規則の解釈と判断基準の統一性、連続性を維持する。
- ⑥ 各セッションにおける再車検対象車両を審査委員会へ提案する。オレンジディスク提示決定に際し、選手権運営の観点から当該大会技術委員長と協議し関与する。
- ⑦ 安全上の理由により、参加競技車両の主要構造体の使用を停止する権限を有する。
- ⑧ オレンジディスク提示決定に際し、選手権運営の観点から当該大会技術委員長と協議し関与する。
- ⑨ その他競技会における諸調整等

なお、疑義が生じた場合、当該 Race Direction (Technical) の判断に基づき技術委員長が判定し、対応するものとする。

Race Direction (Technical) は複数で構成することができる。

4) Driving Advisor

競技長、および Race Direction (Sporting) に協力し、ドライビング行為に関する判断、および判断例等の情報蓄積と情報提供を行う。

Driving Advisor はその判断に必要な情報を収集するため、競技車両の走行中のすべての記録、および走行後の競技車両を検証することができる。

すべての大会関係者、競技参加者はこれを妨げることはできず、Driving Advisor の事情聴取に協力しなければならない。

5) その他の派遣役員

FRS は、必要に応じ FRS 派遣役員を補佐する、もしくは独立した任務を帯びたその他の派遣役員を選手権各競技会に派遣する場合がある。

付則 3

2020年国際モータースポーツ競技規則 付則J項 第275条 解説

2020年国際モータースポーツ競技規則 付則J項 第275条について、2020 FORMULA REGIONAL 選手権における対応を説明する。

1. 付則J項 第275条出典
2. 本規定の終局条文は英語条文である。
3. 年度途中の規則変更、規則運用上の解釈についてはFIAに委ねられる。
4. FIA、JAF、またはFRSから発行されるブルテンにより解釈、運用が周知される。

付則 4

2020 FORMULA REGIONAL 選手権参加申込み規定

本選手権競技会に参加しようとする競技参加者は、2020 FORMULA REGIONAL 選手権統一規則 **第13条**、および本付則に従い公式登録、および参加申込みを行わなければならない。

1. 年間参加申込み、および個別参加申込み：

公式登録の後、競技参加者は「年間参加申込み」、もしくは「個別参加申込み」を選択できるものとする。

 - 1) 年間参加申込み：

年間のエントリーフィー、各大会のレースウィークの木曜日、または金曜日に設定される専有走行参加費、ドライバーを含む1チーム7名分の年間クレデンシャル代を含んだ年間参加料を公式登録後、FRSに支払った競技参加者は年間参加申込みを行うことができる。
 - 2) 個別参加申込み：

各大会に個別に参加申込みする場合、当該大会のエントリーフィー、当該大会のレースウィークの木曜日、または金曜日に設定される専有走行参加費、ドライバーを含む1チーム7名分の当該大会に有効なクレデンシャル代を含んだ個別参加料を公式登録後、FRSに支払った競技参加者は個別参加申込みを行うことができる。

2. 公式登録の手順

- 1) 必要書類（競技車両番号1番号につき、1枚の申請書が必要）：
 - ・ 公式登録申請書兼誓約書
- 2) 提出期限：
 - ・ 年間参加申込みの場合：2020年7月2日まで
 - ・ 個別参加申込みの場合：各大会開始の1ヶ月（30日）前まで
- 3) 登録内容の変更：

登録内容を変更する場合は、各大会の14日前までに届け出なければならない。
- 4) 提出先：FRS

3. 各大会への参加申込み

- 1) 必要書類（競技車両番号1番号につき、1枚の申請書が必要）：
 - ・ 参加申込み書
 - ・ 参加誓約書兼誓約書
 - ・ 当該年度に有効な競技参加者ライセンス、およびドライバーライセンスの写し
- 2) 提出期限：
 - ・ 年間参加申込みの場合：2020年7月2日まで
 - ・ 個別参加申込みの場合：各大会開始の45日前から1ヶ月（30日）前まで
- 3) 提出書類内容の変更：

提出書類内容を変更する場合は、各大会の14日前までに届け出なければならない。
- 4) FRSはオーガナイザーに各大会の21日前までに一括して登録を行い、オーガナイザーは参加を受理した競技参加者に対し参加受理書を発行する。
- 5) 提出先：FRS
- 6) FRSは競技参加者から提出されたエントラント、ドライバー、車両名等の名称を不適当と判断した場合には当該名称での公式登録、参加申込みを拒否することができる。

付則 5

FORMULA REGIONAL 選手権における競技車両番号の設定基準

1. 競技車両番号「1番」について

1) 2020年初年度「1番」は欠番とする。

次年度以降は、FORMULA REGIONAL 選手権タイトル保持者（ドライバー）が所属した競技参加者が引き続きFORMULA REGIONAL 選手権に参加する場合、その競技参加者が「1番」を使用することを認める。当該競技参加者が「1番」を使用した場合、前年の競技車両番号は当該競技参加者に帰属する。

ただし、当該競技参加者が「1番」の使用を希望しない場合、「1番」は欠番となる。

2) 前年のFORMULA REGIONAL 選手権タイトル保持者（ドライバー）が所属した競技参加者がFORMULA REGIONAL 選手権に参加しない場合「1番」は欠番となる。

2. その他の競技車両番号について

1) 一般に競技参加者は、②に示す優先使用权のある番号を除き、公式登録申請時に希望の番号を選択することができる。

ただし、希望番号が競合した場合は、次のとおり番号が決定される。

① 合意できなかった場合は、年間登録の競技参加者が優先される。

② 年間登録同士、あるいは個別登録同士で競合した場合、FRSの抽選により番号の選択を行う。

2) 前年に引き続きFORMULA REGIONAL 選手権に参加する競技参加者については、前年に使用した番号を優先的に使用することができる。

ただし、これらの優先使用权は、当該競技参加者が当該番号の使用を希望しない場合、または当該競技参加者が当該年最初の締切日までに公式登録申請を行わなかった場合には自動的に消滅する。

3) 番号が決定した後であっても、FORMULA REGIONAL 選手権を2大会連続して欠場した場合、当該競技参加者に与えられた番号は自動的に空き番号となる。

4) 番号が決定した後であっても、当事者間の合意があれば番号を交換、または譲渡することができる。

5) 使用できる競技車両番号は、「2」番から「99」番までに限る。

ただし、「02」番のように頭に「0」を付けた2桁の番号は認められない。

付則 6

自動計測装置（トランスポンダー）の取付

オーガナイザーが用意する自動計測用発信装置（トランスポンダー等）を、競技参加者は以下指示事項に従って装着しなければならない。

1. トランスポンダーは、FRSが指定する位置、および取り付け向きに従って、確実に装着されなければならない。

2. FRSが定めるトレーニング走行に参加する車両は、最初に参加するトレーニング走行までに装着されること。

3. 公式予選前に充電のため一時的にFRSが回収する場合がある。

4. 公式予選、および各決勝レースに向けて、確実に装着されていることを確認することはエントラントの責務である。

5. チームの不備によってタイムが記録されない等生じた問題に対する結果等への抗議は一切受け付けられない。

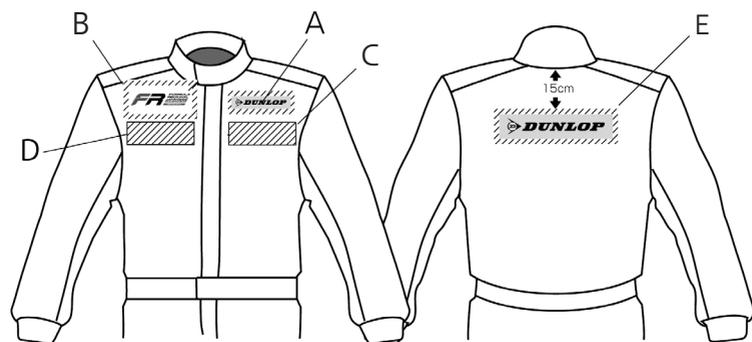
6. 取り付け、およびオーガナイザーもしくはFRSの指示を拒否した場合、当該車両、およびドライバーは失格となる。

付則 7

レーシングスーツ：ワッペン指定貼付位置

FORMULA REGIONAL 選手権に参加するすべてのドライバーは、下図の通りオフィシャルワッペンの貼付が義務付けられる。

なお、斜線部分 (C)・(D) はオフィシャルワッペンスペースとなり、オフィシャルが指定したワッペン以外の貼付は行えないものとする。



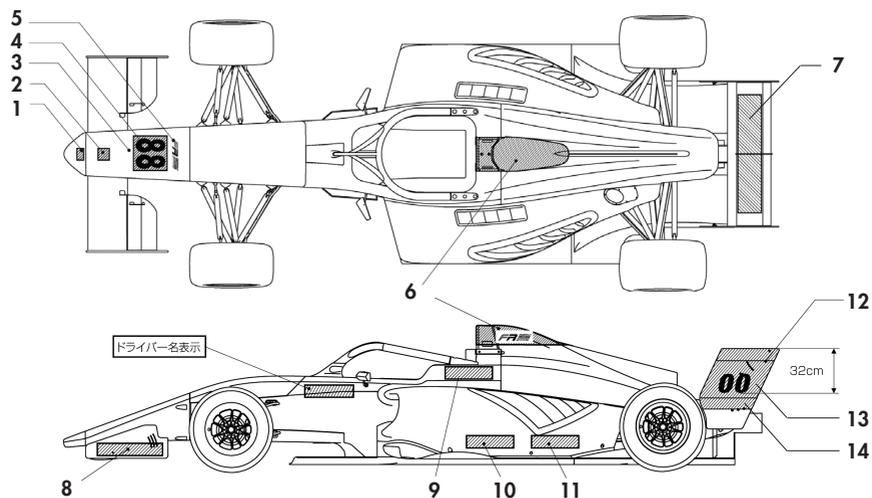
- A. DUNLOP
- B. FORMULA REGIONAL
- C.
- D.
- E. DUNLOP

付則 8

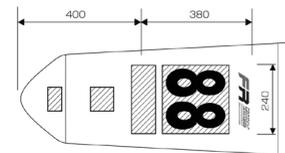
車両ステッカー規定

FORMULA REGIONAL 選手権に参加するすべての車両は、下図の通り、オフィシャルステッカースペースを確保しなければならない。

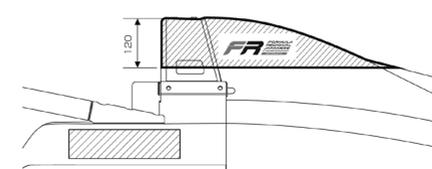
斜線部分がオフィシャルステッカースペースとなり、オフィシャルが指定したステッカー以外の貼付は行えないものとする。



フロントノーズ拡大図



エンジンカバー拡大図



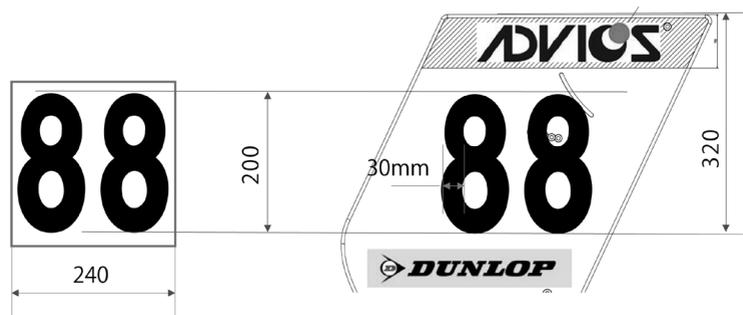
- | | |
|---------------------|---------------|
| 1. 童夢 | 8. DUNLOP |
| 2. DUNLOP | 9. DUNLOP |
| 3. | 10. MOTUL |
| 4. ゼッケン | 11. 岡山国際サーキット |
| 5. FORMULA REGIONAL | 12. ADVICS |
| 6. FORMULA REGIONAL | 13. ゼッケン |
| 7. DUNLOP | 14. DUNLOP |

競技車両番号は、参加者の責任において指定の箇所、書体、大きさに記入されていないといけない。

数字はアラビア数字で、数字の画線は約3cm、数字のタテの長さは、約20cmの大きさに判別が容易な書体（**Futura Bold**〈フツラボールド〉を推奨）を用いること。また、競技番号は白、または黒とし、車体色と対照的な色を用い、十分な視認性を有すること。視認性を確保するため競技車両番号の下に単色のゼッケンベースを用いることを認める。

〔Frノーズ〕

〔RR翼端板 R/L〕



付則 9

FRS ドライビング・スタンダード

1. 目的

- 1) ドライバーにとって、すべてのレースの基礎となるスポーツマンシップを構築する。
- 2) 観客を含むレース関係者すべての安全性をより高く確保する。

2. ガイドライン逸脱行為への罰則

FRSは、FRSが設定した占有走行を含むFORMULA REGIONAL車両の走行時に発生したケース毎の状況により即断し、ドライバーにFRSペナルティポイントによるペナルティを課す。

1. 走行の制限・レース参加の制限と拒否罰則規定
2. その他

3. ガイドライン

1) 一般原則

- ① 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。
- ② 決勝レースを含む走行中、ドライバーは定められた走路のみを使用するものとする。走路の端部を画定している白線は走路の一部とみなされるが、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が再度復帰することは、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。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 基本的に同一周回で競う車両は、先行する車両に優先権がある。
- ④ 基本的に同一周回車両同士で順位を争うこと。
- ⑤ 同一周回で競う車両同士では、相手の前に位置する車両は、急激な車線変更は慎むこと。
- ⑥ 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。

- ⑦ 走路直線部分、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がサイドバイサイド（車両相互のホイールベース内）でないことを条件とする。
- ⑧ 相手を走路外に追い落とし、スピン、クラッシュに至らせない。
- ⑨ 威圧的、攻撃的意図をもつ接触行為、進路変更、ブレーキングはしてはならない。

2) ドライバー同士の抗議

- ① 走行中のことが原因で他のドライバーに口頭で抗議する場合、自チームの監督等の管理者を同道の上抗議すること。
- ② 暴力行為に対しては、本選手権規則によるペナルティのみならず、出場停止、行政への告発等の処置も行う。

3) 危険な行為、行動の定義

- ① 黄旗中や赤旗中の減速が不十分でスピン、接触、クラッシュする行為、またはそれらを誘引したり、誘発を引き起こす行為、およびそれらを引き起こす恐れの高い行為。
- ② 報復行為、行動。
- ③ コースアウト後におけるコース復帰の安全確認を行わない行為。
- ④ スピン・コースアウト等の後、現場を更に危険な状況にする行為。
- ⑤ 不可抗力を除く、コース上での停止、もしくは一時停止（コース外への停車を遵守）。
- ⑥ ピットアウト直後の第1コーナー（第2コーナーを含む場合もある）で、本コースを走行する車両の進路を妨害すること。具体的には、ピットアウトした車両は本コース走行車両を優先させ、かつ当該コーナーはピットロード側をキープすること。
- ⑦ 暴力行為。

4) 走行中のマナー

- ① 競走相手や周回遅れの車両を接触によるスピンやコースアウト、クラッシュに陥らせない。
- ② 前車をパスする際
 1. 先行車両を追い抜き直後、または追い抜き終了以前に、幅寄せ、

および当該追い抜いた車両の走行を妨害しない（追い越して前に出た場合の割り込み行為による事故防止）。

2. サイドバイサイドでコーナーに入った車両同士の場合、お互いの走行ラインを尊重し、車両の接触によりコース外に押し出してはならない。
- ③ 予選、テスト時、タイムアタックしている車両に対しては、積極的に進路を譲る（妨害行為の禁止）。

付則 10

プロモーション規定

1. FRJに参加する競技参加者は、FRS、およびFRJシリーズパートナー・スポンサーのためにレーシングスーツのワッペンスペース、ならびに車両のステッカースペースを提供しなくてはならない。
それぞれのスペースは付則7、ならびに付則8による。
また、競技参加者は大会オーガナイザー、FRSの判断により、特定広告（ワッペン・ステッカー等）を拒否されることがあることを予め承知していなければならない。
2. FRSはシリーズパートナー・スポンサー等を獲得する権利を独占的に有する。シリーズパートナー・スポンサー等が競技参加者のスポンサーと競合する場合においても、競技参加者はそれを拒否することはできない。
3. シリーズパートナー・スポンサーのロゴとともに撮影された写真、映像等の肖像がシリーズパートナー・スポンサーの広報、広告、プロモーション活動に使用することを承知していなければならない。
4. 決勝レース後に行われる暫定表彰式、ならびに記者会見に参加するドライバーは、タイヤメーカーの提供する帽子を着用しなくてはならない。
5. FRJロゴはFIAの登録商標である。
競技参加者はFRJロゴをFRS承認のもと、チームウェア、PIT装飾、スポンサー企画書、報告書類等に使用することができる。
6. 競技参加者、ドライバー、チームスタッフ等チームに属するすべての者は、FRSより要請があった場合、関係するプロモーションに参加しなくてはならない。ただし、競技参加者等は参加することにより発生する費用負担は負わないものとする。

罰則規定

1. ドライバーへの罰則

ポイント	罰則
6	次戦 FRS が設定した1占有走行枠出走拒否
8	次戦 FRS が設定した全占有走行枠出走拒否
10	次大会のレース参加拒否

2. ポイントと対象事例

本罰則ポイントは大会期間中のペナルティに加えて課されるものであり、加えられた次の大会では上記 1. の罰則が課される。

ポイント	事例	項目
2	接触で相手をスピニアウトさせる行為	一般原則
3	黄旗中のスピン	危険なドライブ
3～	赤旗中のスピン	危険なドライブ
1～3	安全確認義務違反	一般原則 / 危険なドライブ
3～5	安全確認義務違反で、他の車両をコースアウトやクラッシュさせる行為	危険なドライブ
4～10	報復行為、 上記事例で悪質と判断される行為や暴力行為	危険なドライブ

- ・ 罰則ポイントは、選手権の年度に関わりなく累積される(年度を跨いで引き継がれる)。
- ・ ポイントは、対象者が参加する1大会期間を通じて新規ペナルティ0の場合に、2ポイント減らす(0以下にはならない)。
- ・ 「次大会のレース参加拒否」の罰則を履行した場合、5ポイント減算される。
- ・ 事例が重複するケースには、ポイントが合算される場合もある。

3. 審判・審判者：

FRS で選任した Race Direction、および Driving Advisor

4. 審判の方法：

- ・ 自己視認 (ビデオ等)
- ・ 競技役員からの報告
- ・ 当該者等からの事情聴取もありうる
- ・ 走行後 (レース終了後) による車両の目視やデータでの確認

5. 審判への抗議：受け付けない

