

2023 年 FIM 世界選手権グランプリ規則

運営規則

2023 年 FIM 世界選手権グランプリ規則

改訂情報	1
FIM 世界選手権グランプリ規則の改訂	2
常任委員会の構成	2
グランプリ委員会	2
一般規約および条件	3
アンチドーピング規定	3
1 スポーツ規則	4
1.1 序論	4
1.2 競技会	4
1.3 パドック	5
1.4 オフィシャル	6
1.4.1 常任オフィシャル	6
1.4.2 各競技会に従事するオフィシャル	7
i) 競技監督	7
ii) 事務局	8
iii) その他オフィシャル	8
1.4.3 レースディレクション	9
1.4.4 FIM スチュワード	9
1.5 競技運営	9
1.6 レースディレクション	10
1.7 FIM MotoGP スチュワードパネル	11
1.8 カレンダー	11
1.9 クラス	12
1.10 参加者の資格	12
1.11 エントリー	14
1.11.5 Moto2 および Moto3 クラスのワイルドカード	17
1.11.6 MotoGP ワイルドカード	18
1.12 スターティングナンバー	21
1.13 スケジュール	21
1.14 車検/メディカルコントロール/ドーピング検査	22
1.15 プラクティスおよびテスト	23
1.15.1 プラクティスおよびテスト規制	23
1.15.1.1 MotoGP クラス	24
1.15.1.2 Moto3 および Moto2 クラス	27
1.15.2 グランプリ競技会における練習走行（ウォームアップ含む）	29
1.15.3 モーターサイクル	30
1.15.4 ラップタイム	30
1.15.5 決勝レース出場資格	30
1.16 グリッドポジション	31
1.17 レース	35
1.18 標準スタート手順	35
1.19 特別レースペナルティの手順	49

1.19.1	ライドスルー手順	49
1.19.2	ロングラップペナルティーの手順	50
1.20	ウェット及びドライレース	51
1.21.	プラクティスおよびレース時の行為	51
1.22	フラッグとライト	56
1.23	メディカルカー	60
1.24.	レースの終了およびレースリザルト	60
1.25.	レースの中断	62
1.26.	中断後のレース再開	64
1.27	チェックエリア	69
1.28	選手権ポイントおよび順位	70
1.29	競技者への指示と連絡	71
1.30	ピットレーン内のチーム要員	72

2023 年		
バージョン	施行時期	改訂項目、事項番号
2	2023 年 2 月 15 日	<u>スポーツ規則</u> 1.10.1, 1.13.1, 1.15.1, 1.16.3, 1.17.1, 1.18.2, 1.18.3, 1.18.20, 1.28.7 <u>技術規則</u> 2.4.3.5.3, 2.4.4.5, 2.4.4.9.3, 2.6.3.5.21 <u>規律及び裁定規定</u> 3.4.2.1
3	2023 年 3 月 7 日	<u>スポーツ規則</u> 1.10.1, 1.16.3 A 及び B <u>技術規則</u> 2.6.6, 付録 Moto2、図 5
4	2023 年 3 月 31 日	<u>スポーツ規則</u> 1.18.20 <u>技術規則</u> 2.4.2, 2.4.4.2.12
5	2023 年 4 月 14 日	<u>スポーツ規則 (46 ページ)</u> <u>1.18.20</u> <u>規律裁定規則</u> <u>3.4.2.1², 3.4.2. 1³</u>

一般規約および条件

本規則は、この発行以前に発行されたいかなる規則にも取って代わるものである。

本規則中にある男性名詞の表現は、単に簡素化を意味するためのものであり、特に文脈上必要な場合を除き女性も含まれることとする。

F I M世界選手権グランプリ（以下「選手権」とする）に参加する全てのライダー、チーム関係者、オフィシャル、プロモーター／オーガナイザー、及び選手権に何らかの関わりを持つ全ての関係者は、自らはもとより、それぞれの雇用人、代理人を代表し、以下全ての規約を遵守する。

1. スポーツ規則
2. 技術規則
3. 規律及び裁定規則
4. サーキット規格
5. メディカルコード
6. アンチドーピング規定
7. 環境規定
8. 倫理規定

上記はいずれも、随時適用される補足、改訂も含むものとする。（以下、「規則」と総称）。

上記全ての関係者は、規則に準拠する罰則適用の対象となる。

規則を他の言語に翻訳することは認められるが、解釈上の議論が生じた場合、公式英語版の内容が優先される。

チームは、その参加に関するすべての人員による、規則全般の遵守を徹底する責任を負う。ライダー、または競技会に出場するマシンに何らかの責任を負うその他の人員は、チームとの連帯責任において規則を遵守する。

出場マシンに関わる人員、あるいはパドック、ピット、ピットレーン、トラックのいずれかに立ち入る人員は、当該競技会の期間を通じて適切なパスを常時着用していなければならない。

アンチドーピング規定

全関係者は、F I Mアンチドーピング規定を常に遵守しなければならない。罰則は、同規定に則り適用される。

1 スポーツ規則

1.1 序論

1.1.1

FIM 世界選手権として、ライダー、チーム及びコンストラクター（Moto3とMotoGP クラスのエンジン及び Moto2クラスのフレーム）を対象とする二輪レースのシリーズ戦が開催される。

該当する場合、ライダー及びチームはトロフィーのためにも競技に参加する。

1.2 競技会

1.2.1

競技会は、車検の実施予定日時に開始し、全決勝レース終了後の抗議提出期限の満了時、または車検および競技上の検証の完了時のうち、いずれか遅い方の時点で終了したものとみなされる。

レースコントロールは、抗議受付時間終了までの間は必要な設備全般を備えた状態で機能していなければならない。また、全てのオフィシャル及びマーシャルは、レースディレクション及び FIM スチュワードに應じられるよう、待機していなければならない。

1.2.2

競技会は、FIMの選手権開催の公認を受けたレースサーキットにおいて開催されなければならない。

1.2.3

競技会には、FIMおよび DORNA に承認されたサポートレース以外の競技を開催してはならない。

1.2.4

競技会期間中、四輪のレース車両による”デモンストレーション”や展示、あるいは同様のイベントを行う場合、FIM 及び DORNA の事前許可を得ていなければならない。

1.2.5

イベントプロモーター（以下プロモーターとする）は、FIM及び DORNA により任命される。

本スポーツ規則内に記載されるプロモーターとは、個々の大会のオーガナイザー及びまたはプロモーターを指す。

1.2.6

プロモーターは、大会の円滑、能率的に運営する上で必要な設備と人員を提供する責任がある。

1.2.7

プロモーターは、全参加者、チーム、スポンサー、サービス、オフィシャル、FIM、DORNA、IRTA 等を含む、第三者賠償責任賠償保険を準備していなければならない。

補償金額は、金額設定の異なる北米、カナダを除き、各大会**最低 1000 万 USD**とする。

プロモーターは DORNA に対し、上記第三者賠償保険証書の写しを、遅くとも競技会の 30 日前までに FAX または宅配便にて送付しなければならない。主催国の保険関連の法令に照らし、上記保険に何らかの修正が必要な場合、DORNA は競技会の最低 15 日前までに、その内容をプロモーターに通知する。

保険の有効期間は、レースウィークの月曜（土曜決勝の場合は、日曜日）午前 00:00 時より、レース終了後の月曜（土曜決勝の場合は、日曜日）午前 0 時までとする。

1.2.8

プロモーターは、競技会の 90 日前までに FIM と DORNA に下記の情報を提出しなければならない。

- a. プロモーター名称と、連絡先の電話番号と FAX 番号を含む所在地の確認
- b. 競技会の開催日程と会場
- c. サーキットのレイアウト図、周回方向（時計回り、反時計回り）、全長
- d. サーキット内の選手向けの情報提供機能の置かれる場所、公式掲示板の場所
- e. 第三者賠償責任保険を担当する保険会社の名前、住所および保険の証券番号
- f. FMNR（主催国協会）の名称と所在地
- g. 競技監督（FIM グランプリ競技監督スーパーライセンス保持者）の氏名
- h. チーフメディカルオフィサーの氏名、住所および電話番号（FIM グランプリ CMO スーパーライセンス）
- i. 競技会の際の指定病院の名称、所在地、および電話番号

注：プロモーターは、競技会の大会特別規則を作成または発行する必要はない。

1.2.9

DORNA は競技会の 60 日前までに上記の各種情報を文書化し、IRTA に転送する。IRTA は同文書を、当該競技会に参加する全チームに配布する。

1.3 パドック

1.3.1

パドック、ピットボックス、およびその他設備はすべて、遅くとも日曜開催の決勝レース前の水曜日にチームに開放され使用できる状態にし、競技会終了後の最低 1 日、可能な場合は 2 日間、競技者が使用できるものとする。

1.3.2

到着後に設営を行うチームは、8時から22時までパドックに出入りできることとする。

1.3.3

パドックの使用中は、サーキットとパドックへの車両入場ゲートに24時間体制で人員が配置されていなければならない。

1.3.4

パドックが使用されている間は、ライダー、チーム関係者、マニファクチャラー、スポンサー、サービス会社、競技役員、FIM, DORNA, IRTA 等のために適切な医療、消火体制が整えられていなければならない。

上記の体制は、チームの設営開始日前の2日間は少なくとも8時から18時までの間準備され、その後は大会期間を通じ、レース翌日深夜0時までの間、24時間体制で維持されていなければならない。

1.3.5

日曜のレース前の遅くとも水曜日深夜0時より、レース後の月曜日深夜0時までパドックエリアには完全な警備体制が整えられていなければならない。

1.4 オフィシャル

競技会を円滑かつ効率よく運営する為、以下の全オフィシャルは必要な時点で会場に入り、任務にあたらなければならない。

1.4.1 常任オフィシャル

選手権のための全ての常任オフィシャルは、常任委員会（Permanent Bureau）により任命される。

以下の各オフィシャルは、監督業務にあたる執行役として任命される。病気、または不可抗力による場合を除き、同オフィシャルは各競技会に立ち会わなければならない。

レースディレクター

規則の適正な遵守とプラクティスとレースの効率よい運営を監する責任を有する。またレースディレクターは、大会運営委員会並びに FIM MotoGP スチュワードパネル間の全ての連絡責任者とする。

競技監督は、レースディレクターとの協議を常に行ない、任務にあたらなければならない。以下についてはレースディレクターに最終的な決定権があり、同ディレクターの明確な同意後にのみ、競技監督が以下についての指示を出すことができる。

- a) プラクティスとレースの管理、タイムスケジュールの遵守及びレースディレクターが必要と判断した際、スポーツ規則に準拠したタイムスケジュールの変更をレースディレクションに提案する。
- b) 安全なレースの継続が困難であると判断した場合、スポーツ規則に従いプラクティスやレースを中断し、適正な再スタート進行を行う。
- c) スタート手順
- d) メディカルカー／緊急介入車両の運用

レースディレクター代行

レースディレクターが不在となるレースにおいてレースディレクターの全役務に関する責任を有する。

テクニカルディレクター

技術規則が正しく適用されていることを確認し、車検及び技術的抗議についての責任を有する。テクニカルディレクターは、独自の判断並びに裁量において安全に関わる如何なるパーツの使用をも禁止する権限を有する。テクニカルディレクターは、随時、技術規則に関わる一般的デザインガイドラインを発行及び改訂することが出来る。

メディカルディレクター

メディカルコードを遵守するよう、プロモーターの任命するチーフメディカルオフィサーと連携する責任を有する。

FIM セーフティオフィサー

全ての安全に関する責任を有する。

スターター

スタート手順に関する責任を有する。

1.4.2 各競技会に従事するオフィシャル

競技会に従事するオフィシャルは、大会毎に主催国協会（FMNR）／プロモーターにより任命され、FIM によって承認される。

i) 競技監督

競技監督は下記責務を有する。

- a. 競技会に向けてサーキットが適切に準備されていること並びに競技会期間中もその状態を維持しなければならない。また、競技会運営に適用される法規が全面的に準拠されていることを確認しなければならない。
- b. 全てのオフィシャルとサービスが整っていることを確認しなければならない。

全てのトラック人員及び装備（例：マーシャル、消火サービス、モトタクシー、蘇生及び緊急介入車、フラッグ等）を、全ブラクティスおよびウォームアップの開始 30 分前までにコースサイドに準備しなければならない。

朝のメディカル査察終了後、メディカル人員はコースマーシャルの 5m 後方に立つか、または立ち去らなければならない。スポーツトラックインスペクションには、コースマーシャルのみがコース脇に待機しなければならない。

レースディレクター、FIM セーフティオフィサー、競技監督およびメディカルディレクターは、最初のブラクティスセッション及び/またはウォームアップの開始 30 分前に、規則遵守を確認するためにサーキットの最終査察を行う。

最終査察走行の間、各フラッグマーシャルポストでは黄旗が振動提示され、FIM セーフティオフィサーにより要請されたフラッグ及び器材が提示されなければならない。

- c. 大会を円滑かつ効率的に進行するための決定を下す。
- d. 規則に準拠した競技会の運営を確認する。
- e. FIM MotoGP スチュワードパネルに対し、抗議に関する情報を通知する。
- f. 暫定リザルト（ブラクティス、ウォームアップ、スターティンググリッドおよびレース）に時刻と署名を付し速やかに承認する、また、大会運営委員会に対する報告を行う。

ii) 事務局

責務は下記のとおりとする。

- a. 大会期間中のオフィシャル間の相互連絡役を担う。
- b. 大会運営委員会、レースディレクション、FIM スチュワードの事務業務を補佐する。

iii) その他オフィシャル：

マーシャル、車検員、警備員、メディカル人員等、競技会の効率的な運営に必要となる人員

個々の競技会に従事するオフィシャル間の情報伝達は、それぞれ該当する常任オフィシャルを介して行われるものとする。

1.4.3 レースディレクション

選手権のレースディレクションは、常任委員会により任命される。

1.4.4 FIM スチュワード

FIM スチュワードは、大会毎に FIM により任命され、常任委員会により承認されなければならない。

1.5 競技運営

1.5.1

競技運営は、以下代表者が構成する大会運営委員会により管理される。

レースディレクター（議長となる）

テクニカルディレクター

FIM メディカルオフィサー

競技監督

DORNA が指名する代表者

FIM セーフティーオフィサー

1.5.2

大会運営委員会の任務は、常に下記の通りとする

- a 競技会の円滑かつ効率的な運営を図る。
- b オーガナイザープロトコル（実施要項）または規則に反する事項についてレースディレクションに対し提案を行う。
- c FIM MotoGP スチュワードパネルに対し、発生した規則違反を報告する。

1.5.3

大会運営委員会は競技会期間中、必要に応じ随時招集される。しかし、最低以下の会議が招集される。

- a 第 1 回プラクティスセッション前
- b 各プラクティス日の終了後
- c 大会終了後

1.5.4

大会運営委員会の定足数は 3 名とする。

1.5.5

委員会メンバーは各 1 票の投票権を有する。決定は、単純過半数で行われる。同数の場合、レースディレクターが決定票を投じる。

1.5.6

FIM スチュワードは大会運営委員会に出席することができ、またレースディレクターは会議を補助するオフィシャル及びその他人員の出席を依頼することができる。しかし、FIM スチュワード並びに出席要請を受けたオフィシャルやその他人員に投票権は認められない。

1.5.7

大会運営委員会の責務は、以下のとおりとする。

- a- 各担当オフィシャルより、車検、プラクティス及びレースに関する報告を受ける。
- b- 大会の円滑かつ効率的な運営を向上させる為の提提案をプロモーターに行う。

1.6 レースディレクション

1.6.1

レースディレクションは、下記の人員により構成される。

- ・ FIM 代表
- ・ DORNA 代表
- ・ IRTA 代表（レースディレクター）

上記人員は、大会期間中、他の役務に従事することが出来る。

1.6.2

レースディレクション会議の定足数は、2名とする。

1.6.3

各メンバーは1票の投票権を有する。決定は、単純過半数をもって行われる。

1.6.4

レースディレクションは大会期間中、必要に応じ招集される。

1.6.5

レースディレクションの責務は、以下のとおりとする。

- a 規則に従い決定を下す
- b 安全性、円滑性、そしてFIM世界選手権グランプリ規則に則り大会の適切な運営が実施されているか運営上の事項を監督する。
- c 安全上の観点から、決勝レースおよび/またはプラクティスセッションのレース運営および/またはレースフォーマットを変更する。ただしこの変更を行う場合は、FIM世界選手権グランプリ規則での解決が出来ない場合で、この変更の決定が絶対的に必要とされる場合に限り行われる。
このような例外の事例が出た場合、この変更された内容がFIM世界選手権グランプリ規則の中で規定されている当該箇所より優先される。
- d グランプリ規則では解決できない問題の場合、その問題解決のためにレースディレクションは、レース事前指示または状況説明を発行する場合があります、それは事前レース規則の制定等特殊な場合がある。（特定サーキットにおける地元独自の状況等を考慮する場合）。
しかし、これらの同行はあくまでもFIM世界選手権グランプリ規則で定められた範囲を逸脱するものではない。

1.7 FIM MotoGP スチュワードパネル

1.7.1

FIMGP スーパーライセンス所持者 3 名で構成されるパネルが設けられる。; FIM によって任命される 2 名の FIM スチュワードと IRTA によって任命され常任メンバーであり議長を務める 1 名。

各 FIM スチュワードは常任委員として、または rota による任命、常任委員会の承認した者。

1.7.2

FIMMoto GP スチュワードパネルによる会議の定足数は、2 名とする。

1.7.3

各メンバーは、1 票の投票権を有する。決定は単純過半数をもって行われる。同数の場合、議長が決定票を投じる。

1.7.4

FIMMoto GP スチュワードパネルは大会期間を通じ、必要に応じて随時招集される。

1.7.5

FIMMoto GP スチュワードパネルの責務は下記のとおりとする。

- a 規則に準拠した決定を行う。
- b 規則違反に対するペナルティーを科す
レースディレクションの決定に対する上訴について、裁定を下す。
- c 規則違反に関連する抗議を裁定する。

1.7.6

全ての FIMMoto GP スチュワードパネルの下す決定は、レースディレクションならびに関係する当事者に対し書面にて通知されなければならない。

FIMMotoGP スチュワードパネルの競技進行中（プラクティス及びレース）に下される裁定は、モニターに表示される。公共のスクリーン上の公示は有効のものとされる。

1.8 カレンダー

1.8.1

選手権レースカレンダーは原則として、前年の 10 月 31 日までに発表される。

1.8.2

シーズンの定義は、年度の最終レース終了日翌日からがシーズンスタートで、シーズン終了は、翌年度最終レース終了日とする。

1.8.3

大会開催日は、不可抗力の事情により、事項 1.6.5.c) に明記しているレースディレクションの権限の基、FIM、DORNA 及びプロモーターの協議により再設定される場合がある。

1.9 クラス

1.9.1

クラスは、次のカテゴリーとする。

Moto3	250cc	4 ストローク、単気筒
Moto2	Moto2	オフィシャルエンジン
MotoGP	1000cc	4ストローク、最大 4 気筒

1.9.2

全 3 クラスを規定する技術規則は、FIM 世界選手権について定めた、FIM グランプリ技術規則とする。

1.10. 参加者の資格

1.10.1

ライダーが選手権に出場する為には、IRTA メンバーチームから正式にエントリーされていないといけない（ワイルドカード出場選手を例外とする。事項 1.11.5/6 参照）。

ライダーは、FMN の発行する FIM グランプリライセンスを所持していなければならない。ライダーは、IRTA 及びグランプリ委員会によって指名される。状況によって特定の一大会に有効なライセンスが発行される場合がある。

FIM は GP ライダーの国内ライセンスの所持を義務付けては無い。しかし、国内ライセンスの発給を受ける事が申し込みの際に必須となる場合、(特にその事で適用される国内法令がある場合)、当該国協会発行の国内ライセンスを発給する。その場合ライダーは個人的な追加費用は課されない。

ライダーは、パスポートに記載された国 1 か国のみの代表となることが出来る。

複数の国籍を有する場合、初めに FIM ライセンスを取得申請する時点でどの国の代表となるか決めなければならない。

国籍を失った場合や、不可抗力のある場合、ライダーは、スポーツ国籍の移籍を FIM に申請することが出来るが、シーズンスタート前（新たな FIM ライセンスを申請する前）に行わなければならない。

ライダーは、シーズンを通して、その国旗を掲げ、勝利をつかみ、表彰台、タイトルの獲得等をその国の元で戦う事となる。

GP 委員会電子承認 2023 年 2 月 11 日

コンストラクターは、適切な FIM マニュファクチャラーライセンス所持者でなければならない。

1.10.1.1 最低年齢

ライダーのライセンスは、以下に示す最低年齢に達した時点で発行される。

Moto3	18 歳
Moto2	18 歳
MotoGP	18 歳

最低年齢の基準は、ライダーの誕生日とする。

円滑に移行するために、2022 年 Moto3 世界選手権を 16 歳で既に始めているライダーを例外とし、2023 年 Moto3 世界選手権に継続して参加できるものとする。

Moto3 クラスにおいて、FIM ジュニア GP 世界選手権の勝者、または FIM MotoGP ルーキーズカップから FIM 世界選手権グランプリの Moto3 クラスに契約ライダー、ワイルドカードまたは代理ライダーとして参加するライダーは、最低年齢に達していない場合であっても、本最低年齢規定は免除される。但し、2023 年の最低年齢 16 歳並びに 2024 年の 17 歳は適用される。

Moto2 クラスにおいて、FIM ヨーロピアン Moto2 選手権の勝者が、2023 年 FIM グランプリ世界選手権 Moto2 クラスに契約ライダーとして、ワイルドカードとして、または代替えライダーとして参加する場合、当該クラスの最低年齢に達していない場合であっても例外が適用される。(しかし、最低 17 歳でなければならない。

1.10.1.2 MotoGP クラスの最高年齢

MotoGP 契約ライダーについては、ライダーが満 50 歳になる年の年末まで出場することができる。

1.10.1.3 Moto2 クラスの最高年齢

Moto2 ライダーについては、ライダーが満 50 歳になる年の年末まで出場できるものとする。

1.10.1.4 Moto3 クラスの最高年齢

Moto3 クラスについては、当該選手権年度の 1 月 1 日の時点で、最高年齢を 28 歳（初めて Moto3 グランプリに参加する新規契約ライダー、及びワイルドカードについては 25 歳）とする

1.10.2 ルーキーライダーの定義

ルーキーの資格を得るためには、前年度シーズンにおいて同一クラスで 6 大会以上の競技に参加してはならない。

1.11 エントリー

1.11.1

チームはエントリー申請を、前シーズンの最終競技会を絶対的な最終期限として IRTA 事務局宛に提出しなければならない。

各エントリー申請用紙には、指定ライダー名、出場クラスを明記していなければならない。

FIM、Dorna および IRTA の代表で構成される選考委員会により、翌シーズンの参加を受け入れるチームとライダーを選考する。参加受け入れが決定され次第、各チームとそれぞれのチームの契約ライダーは各クラスに設定されたテスト規制の対象とされる。

Moto3 クラスにおける契約ライダーの最大数は 30 とする（最大 2 名のワイルドカードライダーを各大会に追加する場合がある）

1.11.2

参加を受け入れられた各チームは IRTA のメンバーとならなければならない、参加する当該シーズンの 2 月 28 日までに IRTA と参加契約を締結しなければならない。

1.11.3

参加を認められたチームはライダー毎にエントリー用紙を作成し、参加する当該シーズンの 2 月 28 日までに IRTA 事務局に提出しなければならない。

特例が認められた場合を除き、チームはエントリーする指定ライダーを世界選手権全戦の選択したクラスに参加させることを前提とする。特例として認められるのは以下の場合のみとする。

- i) ライダーの負傷、修復不可能なマシンの損傷、選考委員会が認めるライダー変更を含む不可抗力のいずれかを理由に、チームは既に開始している競技会をライダーに棄権させることができる。健康上の理由による不参加には、大会のチーフメディカルオフィサー（CMO）またはメディカルディレクターの作成する書面による裏付けが必要となる。

チームは、不参加となったライダーの代替えライダーを、当該クラスのフリープラクティスセッション 2 終了後 2 時間前までに立てることが出来る。但し、MotoGP クラスの場合は、クオリファイプラクティスの 2 時間までとする。

代替えライダーは、グランプリ委員会がスポーツ的またはメディカル的（エンジン割り当て規則等を出し抜くような）理湯で認めた場合を除き、選手権の契約ライダーであってはならない。認められた場合、代替えライダーを認められたチームは現行のエントリー義務を遂行しなければならない。

代替えライダーは選考委員会の承認を必要とする。

- ii) 健康上の理由、またはその他選考委員会が認めるライダー変更を含む不可抗力を理由とする場合に限り、チームは、選手権のその他競技会へのライダーの参加を取り下げることができる。健康上の理由による欠場の場合、有資格医師からの書面を提出の上、IRTA の指定する別の医師による検査を、費用を自己負担した上で受けなければならない。さらに、確認のため、DORNA はその指定する医師少なくとも2名による検査、診断を要請する権利を有する。DORNA、IRTA 双方の指定医による診断内容が異なる場合、次の方法が取られる。
 - a) DORNA 指定医師の見解が優先される。
及び
 - b) IRTA は、DORNA の指定医による検査および結果報告により生じた費用全額を支払わなければならない。

チームは、出場義務を果たすべく、棄権より 10 日以内に参加資格のある代理のライダーを特定できるよう、可能な限り努力しなければならない。しかし、エントリーされたライダーの交代、変更の締め切り時間は、ライダーの当該クラスのフリープラクティス第2セッション終了後 2 時間までとする。ただし MotoGP については、ライダーの交代が公式予選開始 2 時間前まで認められる。

代替えライダーは、グランプリ委員会がスポーツ的またはメディカル的（エンジン割り当て規則等を出し抜くような）理湯で認めた場合を除き、選手権の契約ライダーであってはならない。認められた場合、代替えライダーを認められたチームは現行のエントリー義務を遂行しなければならない。

代替えライダーは選考委員会の承認を必要とする。

- iii) 健康上の理由や不可抗力を伴わない場合、IRTA の承認を受け、さらに IRTA が DORNA/FIM の承認（いずれも否決した場合にその理由を明確にする義務はない）を受けることを条件として、チームはそれ以降の選手権シリーズ戦に代わりのライダー（代替）を出場させることができる。

代替えライダーは、グランプリ委員会がスポーツ的またはメディカル的（エンジン割り当て規則等を出し抜くような）理湯で認めた場合を除き、選手権の契約ライダーであってはならない。認められた場合、代替えライダーを認められたチームは現行のエントリー義務を遂行しなければならない。

代替えライダーは選考委員会の承認を必要とする。

ライダーの変更は、1 シーズン中一度までに限定される。特例的な状況は、IRTA および DORNA/FIM により検討される。

チームが代替ライダーを立てられない場合、IRTA は、必要なエントリー台数を確保するため、大会毎に、別のチームによるライダーのエントリーを許可する場合がある。ライダーの交代および変更にあたっては、1.10.1 条が適用される。

1.11.4

参加を認められたライダーはいずれも、IRTA との間で締結する“参加契約書”に規定されているプロモーション活動への参加要件を満たさなければならない。

- a) ライダーは、DORNA から要請がある場合で、DORNA から正当な事前告知のあった大会前の木曜日午後開催される事前記者会見に参加しなければならない。当該時点のポイントリーダー及び前大会優勝ライダーは事前記者会見への参加が要求される。その他ライダー及びチーム運営メンバーの出席は、成績によって DORNA が決定する。
- b) ライダーは、グランプリ規則で指示されている表彰式手順に従わなければならない。
- c) ライダーは、DORNA が指定するプロモーション活動、30 日間の事前告知、大会前の水曜日または木曜日に開催、13 時から 16 時までの 3 時間、に参加できるよう調整しなければならない。各ライダーは、シーズン中に最大 2 回のプロモーション活動参加を要請される場合がある。
- d) 全ライダーは、如何なる大会にも関連しない時間、場所で、60 日前に事前告知があり、プロモーションを目的として行われる活動に参加しなければならない。（そのための証拠を示す正当な委託書があることを条件として）如何なるライダーも 1 年間に 3 回以上の参加や、合計 3 時間（移動時間を除く）を超える活動に参加する義務はない。Dorna はその際の交通費として、ビジネスクラスに相当する金額とその他の必要経費を現金で弁済する。
- e) ライダーは、IRTA または DORNA から依頼があり、特別な免除が IRTA または DORNA から出されていない場合には、最大 1 つのサイン会（大会時に予定されているものを含む）に参加しなければならない。ライダーは、サイン会には最低 20 分間参加しなければならない。
- f) ライダーは、IRTA または DORNA から依頼があり、特別な免除が IRTA または DORNA から出されていない場合、大会に予定されているオープンカーによるパレードラップに参加しなければならない。
- g) ライダー全員、プロモーション活動、記者会見、表彰台セレモニー、表彰式に関する指定された手順に完全に従うことの重要性を認識するとともに、従わない場合の金銭を含む罰則やグランプリ規則に明記されている他のペナルティーの対象となることを十分理解していなければならない。

- h) ライダーは、IRTA または DORNA により、負傷またはプロモーション活動と同時間に受けなければならない医療行為のため、特別なプロモーション活動に参加しないことを認められる場合がある。不参加申請は、DORNA または IRTA 宛てに書面にて提出されなければならない。

1.14.1 チーム及びライダーによる公示

- a) チーム及びライダーは、Moto GP 世界選手権に損害または悪影響を及ぼす公示やプレスリリースの発行を避けなければならない。従って、ライダー、チーム及びチーム監督及び/又は人員及び/又は代表等により、無責任に MotoGP メンバーの法的利権または MotoGP 及びスポーツの規範に反するようなリリースや公示を控えなければならない。
- b) MotoGP メンバーの法的利権または MotoGP 及びスポーツの規範に反する一般告知内容には下記が含まれるが、それに限定されるものではない。

- MotoGP メンバーに対する無責任な攻撃、軽蔑、悪評または損害を与える声明またはメディアに対するコメント
- 無責任な評価や、イメージまたはスポーツそのものに対して不当にチームライダーやメンバーを害するような、メンバーチームのライダーが知り得るまたは当然知りうるパブリックコメントは、明確に本規則の適用範囲とする。
- MotoGP メンバー及び/または MotoGP の方針に関する意見の相違についての責任ある合法的表現は禁止されない。

1.11.5 Moto2 および Moto3 クラスのワイルドカード

(ワイルドカードのための技術規則 2.5.6 及び 2.6.6 参照)

Moto2 ワイルドカードエントリーは、現選手権に参加する現存している Moto2 チームにより申請並びに運用されなければならない。

Moto3 ワイルドカードエントリーは、現選手権に参加する現存している Moto3 チームにより申請並びに運用されなければならない。

各クラスにつき最大2名のワイルドカード選手がエントリーできる。

ワイルドカードエントリーの申し込みは現存しているチームが IRTA、グランプリ委員会を経由して大会の最低 45 日前までに行う事とする。

グランプリ委員会は、どのエントリーを受理するか決定し、全ての受理したライダーに関してのライセンスを発行するために FIM に連絡しなければならない。

ワイルドカードライダーは、いずれかのFMNの発行した FIM グランプリ大会ライセンスを所持していなければならない。

同一クラスに過去3回にわたりワイルドカード出場選手として競技会に参加した経験のあるライダーについては、ワイルドカードエントリーが認められない。(本条項の規定上、Moto3 クラスは従来の 125cc に、また Moto2 クラスは 250cc クラスに相当する)。

エントリーが認められた場合、ライダーが参加するために IRTA が準備するための費用及びFIMー大会ワイルドカードライセンス料をIRTAに支払わなければならない。

2023 年度費用：

Moto2 クラスエントリー 13,000 ユーロ プラス FIM ライセンス料

Moto3 クラスエントリー 3,500 ユーロ プラス FIM ライセンス料

ライダーのエントリーが承認され、費用も支払った後にエントリーを取り消す場合、IRTA に支払った金額の 50%のみ返金される。以下の状況の場合、全額返金が適用されることがある。

- a. 取り消しがライダーの負傷によるものである場合。
- b. ライダーが当該大会のための契約チームの代替ライダーとなったため取り消した場合。
- c. FIM がライダーの国の協会を通じて代わりに他のライダーをワイルドカードのライダーに指名した場合。

ワイルドカードライダーに対する金銭的補償または経費の償還は行われない。

ワイルドカードのエントリーライダーは IRTA の保険適用の対象となる。

ワイルドカードライセンスが承認され発行される際のライセンス費用は、ライダーがレース参加を取り消した場合には返金されない。

1.11.6 MotoGP ワイルドカード

(事項 1.11.10 各マニュファクチャラーのワイルドカードエントリー及び事項 2.4.6 ワイルドカードの技術仕様を参照)

各大会最大2名の MotoGP ワイルドカードエントリーができる。

ワイルドカードエントリーの申し込みは現存しているチームが IRTA、グランプリ委員会を経由して大会の最低 90 日前までに行う事とする。

グランプリ委員会は、どのエントリーを受理するか決定し、全ての受理したライダーに関してのライセンスを発行するために FIM に連絡しなければならない。

ワイルドカードライダーは、FIMNの発行するFIMー大会のみグランプリライセンス所持者でなければならない。

FIMはその申請をどのエントリーを受理するかどうか決定するグランプリ委員会に送る。

エントリーの受け入れが決まった場合、競技会にオフィシャルサプライヤーから提供されるタイヤの使用代金及び FIM ー大会のみのライセンス/ワイルドカードライセンス料金を IRTA に支払わなければならない。

エントリーが受理された場合、大会時に使用する公式サプライヤーからのタイヤ代を IRTA に支払わなければならない場合がある。ライダーのエントリーが承認され、費用も支払った後にエントリーを取り消す場合、IRTA に支払った金額の 50%のみ返金される。

以下の状況の場合、全額返金が適用されることがある。

- a. 取り消しがライダーの負傷により、それが立証されるものである場合。
- b. ライダーが当該大会のための契約チームの代替ライダーとなったため取り消した場合。
- c. 他のライダーが受理されたライダーに代わりワイルドカードエントリーとして指名された場合。

ワイルドカードライダーに対する金銭的補償または経費の償還は行われない。

ワイルドカードのエントリーには IRTA の保険が適用される。

ワイルドカードライセンスが承認され発行される際のライセンス費用は、ライダーがレース参加を取り消した場合には返金されない。

1.11.7

当該年度の選手権に初めて出場する選手を対象とした必須ブリーフィングが第 1 回プラクティス予定の前日 16:00 より実施される。

上記のブリーフィングを最後まで受けなかったライダーは、ペナルティの対象となる。

レースディレクションにより、出席免除の特例が認められる場合がある。

1.11.8

MotoGP イベントの FIM 世界選手権グランプリのどのクラスにおいても参加したライダーは、その他の“グランプリではない”クラスのプラクティスまたは同大会のレースに参加することは許可されない。

併催される GP クラス以外のクラスに参加するライダーは、GP クラスに代理または代替えライダーとして以下の場合に登録することが出来る。

代理または代替えライダーが承認された場合、当該ライダーはその後の GP クラス以外のセッションに参加することは認められない。

事項 1.11.3 に明記された参加資格、代替えの締め切り並びにライダーの変更に
関する諸条件はセレクション委員会の承認を必要とする。

1.11.9

最低でも1回のプラクティスに出走した選手は、競技会に出場したものとみなされる。

決勝レースの1周目を走行した時点で、ライダーはレースをスタートしたものとみなされる。

1.11.10 MotoGP クラスのマニファクチャラー

MotoGP クラスにおいて、モーターサイクルマニファクチャラーは自身のチームから最大2名のエントリーが認められる。同マニファクチャラーはまた、バイクと備品をインディペンデントチームに貸与することができる。

各マニファクチャラーは、1シーズンに最大6名のワイルドカードライダーのエントリーが許可される優遇措置（コンセッション）（条項 2.4.2）を持つマニファクチャラーを除き、1シーズンに最大3名のワイルドカードライダーのエントリーが許可される。

マニファクチャラーは連続した大会でのワイルドカードライダーのエントリーは許可されない。但し、当該マニファクチャラーがコンセッション（優遇措置）資格を得るため続けてエントリーする場合は除く。

（事項 2.4.6: ワイルドカードのための技術規則参照）

1.11.11 Moto3 クラスのマニファクチャラー

- Moto3 クラスにおいて参加する計画のあるマニファクチャラーは、8月31日を期限として、翌シーズンに Moto3 マシンを出すことをグランプリ委員会に通知しなければならない。また同期日までに、マニファクチャラーは可能性のあるチームにパーツの価格表をつけて、マシンの提供について発表しなければならない。この期限を過ぎた場合、いかなるマニファクチャラーも“ブランド”も翌シーズンの参加は受け入れられない。

- ・ 興味あるチームは、同マニュファクチャラーにマシン提供の確実なリクエストを、9月15日までに行わなければならない。それを受けてマニュファクチャラーは、最低供給数（事項 2.6.3.2.22 参照）を考慮した上で、同チームのリクエストを受けたことの確認を、9月30日までに出示しなければならない。リクエストを受け入れた後の詳細は、IRTA に送られ、その後 IRTA からグランプリ委員会に報告される。リクエストをしたが受け入れられなかったチームの場合、別のマニュファクチャラーと交渉することができる。
- ・ Moto3 エンジンおよびフレームの承認、供給および価格規定については、事項 2.6.3 及び 2.6.4 を参照。

1.12 スターティングナンバー

1.12.1

選手権への出場を認められたライダーには、シリーズを通じ有効となる特定の番号が割り当てられる。

1.13 スケジュール

1.13.1

暫定競技会スケジュールは、下記のとおりとする。

水曜日 チーム現地到着、設営

木曜日 チーム現地到着、設営

10:00~17:00 車両検査、受付けおよび各種手続き

金曜日

09:00~09:35	Moto3	プラクティス①	35 分間	予選に考慮される第 1 回タイム計測
09:50~10:30	Moto2	プラクティス①	40 分間	予選に考慮される第 1 回タイム計測
10:45~11:30	MotoGP	プラクティス①	45 分間	予選に考慮される第 1 回タイム計測
13:15~13:50	Moto3	プラクティス②	35 分間	予選に考慮される第 2 回タイム計測
14:05~14:45	Moto2	プラクティス②	40 分間	予選に考慮される第 2 回タイム計測
15:00~16:00	MotoGP	プラクティス②	60 分間	予選に考慮される第 2 回タイム計測

土曜日

08:40~09:10	Moto3	プラクティス③	30 分間	予選に考慮される第 3 回タイム計測
09:25~09:55	Moto2	プラクティス③	30 分間	予選に考慮される第 3 回タイム計測
10:10~10:40	MotoGP	プラクティス③	30 分間	予選に考慮される第 3 回タイム計測
10:55~11:05	MotoGP	予選①	15 分間	
11:15~11:30	MotoGP	予選②	15 分間	
12:50~13:05	Moto 3	予選①	15 分間	
13:15~13:30	Moto 3	予選②	15 分間	
13:45~14:00	Moto2	予選①	15 分間	
14:10~14:25	Moto2	予選②	15 分間	
15:00	MotoGP	スプリント		

日曜日

09:45~09:55 MotoGP ウォームアップ 10 分間
10:00 MotoGP ライダー・ファンパレード

11:00 Moto3 GP レース
12:15 Moto2 GP レース
14:00 MotoGPGP レース

1.13.2

開催日を含む上記スケジュールは、以下に記す場合のみ変更が認められる。

- i) 大会開始以前の DORNA による決定
- ii) 大会期間中のレースディレクションによる決定

1.13.3

上記スケジュールは、ライダーとチームのための自転車や徒歩によるコースの下見の時間も含まれる場合がある。スクーターは禁止される。彼らのコース下見が行われる場合には、サーキット内の通行は全てサーキット方向で行なわなければならない。

1.14 車検/メディカルコントロール/ドーピングコントロール

1.14.1

MotoGP クラスのチームは、発表されたスケジュールに従い、初回ブラクティスの開始までに実施される車検に、ライダー1 名につき最大2 台のマシンを提示することができる。

Moto2 と Moto3 クラスの両チームが車検に提示できるマシンの台数は、ライダー1 名につきマシン 1 台に限定される。

レースディレクションが特例を認める場合を除き、車検およびメディカル検査のスケジュールに従わないチームは、大会への出場が認められない。

1.14.2

車検の手順は、技術規則 2. x 5.2, 2.x 5.3 および 2.x5.4 に詳述される。

メディカルコントロールの手順は、メディカル規則に定める通りとする。

アルコールテスト手順に関する手続きに関してはメディカルコード（付録N）に明記される。

1.14.3

アンチドーピングの手順に関わる全ての規定は FIM アンチドーピング規定に記載される。

1.15 プラクティスおよびテスト

1.15.1 プラクティスおよびテスト規制

- a) 全てのクラスにおいて、シーズンの定義は、当該年の最終レース終了日の翌日をシーズン開始とし、翌年の最終レース日をもってシーズン終了日とする。

グランプリ“イベント”とは、通常木曜日の予定された時間の車検及び予備受付（事項 1.2.1）から開始されると定義される。この時間及び開催日は、大会 14 日前のテスト規制の日程算出に考慮される。

- b) 契約ライダーの定義は、条項 1.11.1 に従いチームが指名するライダーのことを指す。
- c) ライダーのトレーニングとトラックを熟知する為の行為は、どのサーキットにおいても、下記の条件が遵守されている限り、いつ行っても良い。
- i) レースディレクションの許可なしに、GP 大会が行われるサーキットで開催される前の 14 日間は許可されない。
 - ii) ライダーが参加を予定しているクラスと同じ排気量の車両の場合、一般公道用に製作された公認マシンのみ使用できる。

安全上、以下の変更は認められるが、事前にテクニカルディレクターに通知しなければならない。

- ・ ホイール
- ・ ブレーキキャリパー、マスターシリンダー、ライン及びディスク（カーボンディスクは禁止される。
- ・ フロント及びリアサスペンション
- ・ 既存パーツの取り外し（例：ミラー、ライト等）
- ・ タイヤ（一般向けのタイヤとしてテクニカルディレクターの承認が必要、注意：現行の選手権使用タイヤは認められない
- ・ **MotoGP クラスのみ、タイヤ（テクニカルディレクターの認める一般的に入手できるもの）2022 年 3 月 4 日グランプリ委員会**
- ・ フットレスト、ハンドルバー及びコントロールレバー
- ・ エキゾースト
- ・ 別素材のボディーワークの複製品は認められるが、デザインはオリジナルと同等のものとする。（ライト等を取り外した後のブランクエリア等を除く）

備考：テクニカルディレクターの承認を得た、ロードレース以外の競技車両（例：モトクロス、エンデューロ、スーパーモト）及び異なった排気量クラスのロードレース車両は、規制なしに使用することができる。
（注：ここで言う排気量クラスとは、気筒容積だけのことなく、レースのクラスの名称のことであり、テクニカルディレクターが、マシンが適格かどうかを唯一判断できる。）

事項 1.15.1.2B.d)に則り、異なるクラスのロードマシンの場合、マシンを提供する当該チームのテストデーにカウントされる。

レースディレクションは、特定のイベントにおいて、同一排気量クラスのレースマシンをライダーが使用することを特別に認めることが出来る。この権利を行使するためには事前に要望しなければならない。

- iii) Moto2 クラスにおけるコース熟知のためにグランプリ開催サーキットを一般公道用の登録を受けたバイクであっても、現在公認されているMoto2 エンジンサプライヤー（または公示された今後の公認サプライヤー）のものと同一ブランドであってはならず、また同じエンジン排気量の 100cc 以内であってはならない。言い換えるならば、もし使用するモーターサイクルが公認 Moto2 エンジンサプライヤーのものと同一ブランドである場合は、公認 Moto2 エンジンとは別のエンジン排気量、つまり 100cc 以上異なる排気量でなければならない。

この排気量規制は、グランプリサーキット以外では適用されない。

- iv) Moto3 クラスにおけるコース熟知のためにグランプリ開催サーキットを一般公道用の登録を受けたバイクであっても、現在のライダーの乗っている Moto3 マシンと同じブランドであってはならず、また同じエンジン排気量の 50cc 以内であってはならない。もしマシンが、現在ライダーが乗っている Moto3 マシンと同じブランドである場合は、違うエンジン排気量、つまり 50cc 以上異なる排気量でなければならない。

この排気量規制は、グランプリサーキット以外では適用されない。

- v) 車両の適正資格について疑義が生じた場合は、テクニカルディレクターの決定を最終のものとする。
- d) ワイルドカードライダー及び代替えライダーには如何なるテスト規制も適用されない。（ただし、ワイルドカードとして認められた場所で行われる“グランプリではない”クラスのプラクティスまたは同イベントでのレースに参加することはできない。）（事項 1.11.8 参照）

1.15.1.1 MotoGP クラス

本条項の規定上、選手権に関わるマニュファクチャラーの別のテストチーム（モーターサイクルの完成品を生産する製造メーカー及びシャーシーメーカーも含む）も契約チームの一部と見なされる。

最大テスト日数が守られれば、チームは契約ライダーに代理を立て、代理ライダーが契約ライダーの代わりとなることが出来るが、二人が同時に同じトラックにあってはならない。当該代替えライダーは選考委員会の承認が必要とされる。

契約チームが MotoGP クラスのマシンを使用して行う練習走行およびテストにおいて以下のとおり認められる。

A. 契約ライダー

- a) 競技会のスケジュール上で予定されているプラクティス
- b) **2022 シーズン最終戦後に行われる最終戦開催サーキットで行う1日のテスト1回**
- c) ファクトリーテストライダー及び MotoGP クラスルーキーライダーのみの為、冬季テスト禁止期間後の行われる第1回目のテスト前の3日簡易亘るシェイクダウンテスト。
- d) 冬季テスト禁止期間後で**シーズン1戦前に行われる3日間に亘って行われる公式テスト1回。**
- e) 冬季テスト禁止期間後でシーズン第1戦前に行われる2日間に亘って行われる公式テスト1回。
- f) チーム及び DORNA/IRTA の同意の上、GP イベント終了後の月曜日または火曜日の1日のみ行われる公式テスト2回。
- g) レースディレクションにより認められた走行等
- h) 優遇措置（コンセッション）対象となるマニファクチャラーのマシンを使用するチーム（事項 2.4.2 参照）は、彼らの契約するライダー（事項 1.15.1.1.A.j 参照）によるかテストライダーによるチームに割り当てられたテストタイヤを使用して（下記事項 1.15.1.1.C 参照）テストを如何なるサーキットにおいてもシーズン中に行うことが出来る。テストの回数は、テストタイヤの割り当てによる制限があるのみである。

テストを行う日と参加ライダー名をテスト実施希望日前にレースディレクションに伝えなければならない。ただしこのテスト実施希望日については、グランプリ開催前の14日間は認められない。
- i) 契約ライダーは12月1日から1月31日まで（冬季テスト禁止期間）および**2023年7月10日から8月1日（夏休み）の期間**、テストを行うことは許可されない。冬季と夏季の期間双方とも両日を含む。

j) レースディレクションはテクニカルディレクターとの協議の上、テストおよび特定のグランプリでないイベントにおいてロードレースマシンでレースすることを特例的に認める事ができる。この承認を得る場合、申請は前もって行われなければならない。その際、テクニカルディレクターの承認を得るために、使用するマシンの詳細も提出しなければならない。認められた場合、その特例はあくまでも特定されたマシンのみであり、またレースディレクションから開催サーキットやその他の条件が出される。

l) MotoGP クラスのルーキーライダーは、2月の第1回オフィシャルテストの直後に行われるファクトリーテストライダーのための3日間シェイクダウンテストに参加することが出来る。
(事項 1.15.1.1.B.c 参照)

B. テストライダー

モーターサイクルマニュファクチャラー自らのファクトリーチーム及び事項 2.4.2にあるマニュファクチャラーのマシンを使用する優遇措置資格のあるチームはテストライダーの起用が認められる。

もし、マニュファクチャラーがファクトリーチームとしてエントリーしない場合、当該シーズンにテストライダーによるテストを目的とした傘下のチームをファクトリーチームとして申請しなければならない。

各マニュファクチャラーは、グランプリ開催サーキットの中で3ヶ所まで選び、そこでテストチームがテストを行う事が可能とする。グランプリを開催していないサーキットでのテストについての制限は無い。

- a) テストライダーは競技会のスケジュール上で予定されているプラクティスを除き、上記事項 1.15.1.1.A に記載されているどのテストにも参加できる。
- b) テストライダーは、ライダーをノミネートしたファクトリーチームのテストタイヤ割り当て分のみを使用し、どこのサーキットにおいても、またいつでもテストを行うことが可能とする。テストを行うサーキットでグランプリ競技会が開催される場合、レースディレクションの許可がない限りグランプリ前の14日間はテストできない。
- c) テストライダーは、冬季テスト禁止期間の終了後に行われる一回目のオフィシャルテスト前の3日間にシェイクダウンテストを行う事が可能とする。このテストは、3つのテスト用選択サーキットに関する規則は適用されない。

C テストタイヤの割り当て

マシン開発は、割り当てられたテストタイヤに限られる。この割り当てではチーム間またはマニファクチャラー間で交換することはできず、公式タイヤサプライヤーからのみ供給される。割り当ての内訳は以下の通りとする。

全てのマニファクチャラー：1シーズンあたり、各マニファクチャラーにつき200本。これらのタイヤはテストライダーも使用可能であり、チームの契約ライダーは上記条項 1.15.1.1.A. ii) 及び iii) 及び 1.15.1.1.B に従うことのみを条件として使用できる。

コンセッション適用マニファクチャラー：1シーズンあたり、契約ライダー1名につき60本のタイヤを追加する。これらのタイヤはチームの契約ライダーが独占的に使用し、上記条項 1.15.1.1.A. ii) 及び iii)、及び 1.15.1.1.B に従うことのみを条件として使用できる。

テストタイヤは前年度のオフィシャルテストまたはレースの際に割り当てられたタイヤと同じ仕様、またはシーズン前にタイヤサプライヤーから提供されるタイヤ配布リストに載っているものとする事。新しい仕様のタイヤがテストのために提供される可能性があるが、これらのタイヤはオフィシャルテスト中にテストが行われるまでレースの際のタイヤ配布リストの中には含まれない。

オフィシャルテストにおける契約ライダーのタイヤは、事項 2.4.4.9.9.A), B), C) の供給要件に含まれ、テストタイヤ割り当ての一部として考慮されない。

テストライダーの為にプレシーズンテストに参加するルーキー契約ライダー達のタイヤは（事項 1.15.1.1.A. c）、テストタイヤ規制対象とはならないが、公式テスト規制が適用される。（事項 2.4.4.9.9.A), B), C)）

1.15.1.2 Moto3 および Moto2 クラス

i) マニファクチャラーテスト Moto3 クラス

本規則の目的上、選手権に関わるマニファクチャラーのテストチーム（モーターサイクルの完成品の製造メーカーとシャシー製造メーカーを含む）は契約チームとは見なされない。しかし、下記 d) により（テスト日はライダーに認められている4日間に考慮される）、テストのために契約ライダーを使うことができる。

ii) マニファクチャラーテスト Moto2 クラス

本規則の目的上、選手権に関わるマニファクチャラーのテストチーム（モーターサイクルの完成品の製造メーカーとシャシー製造メーカーを含む）は契約チームとは見なされない。しかし、下記 d) により（テスト日はライダーに認められている4日間に考慮される）、テストのために契約ライダーを使うことができる。

A. Moto2 及び Moto3 クラスの契約ライダー

契約ライダーによる練習走行とテストは下記に該当する場合に認められる。

- a) 大会スケジュールに含まれている練習走行
- b) ヨーロッパのサーキットにおいて2月1日からシーズン第 1 戦の間に契約ライダーのみで行う Dorna/IRTA が主催する1回の3日間公式テスト。
- c) レースディレクションにより承認された走行等
- d) チームは、シーズン中、契約ライダーを使用してヨーロッパ内またはチーム本拠地国内如何なるサーキットにおいても最大4日のテストを行うことが出来る。但し、テスト規制期間・事項 1.15.1.2.e を除く)
この4日間にはレース後のテスト及び他のシリーズのイベントにおけるプラクティスまたはレースセッションでライダーが契約したクラスと同一クラスの車両を使用する場合を含む。

テスト実施日と参加するライダーに関してレースディレクションに連絡しなければならない。またそのテストはグランプリ開催前 14 日前に行われてはならない。

テストは、ライダーがトラックに入った時点で始まるものとされる。

ライダーの変更または契約ライダーの代替えであってもオリジナルのライダーのテスト日数に積算される。

契約ライダーのテスト日数は、チームの為のテストであっても、マニファクチャラーの物であっても、またはその他当該クラスの契約チームの場合であってもライダーの4日間に換算される。

チームは最大テスト日数を遵守する限り、テスト時に契約ライダーの代理を使用することが出来、その代理ライダーが契約ライダーに代わることが出来る。しかし、同時に両ライダーがトラック上にいてはならない。その代理ライダーは、選考委員会の承認が必要とされる。

他のレースシリーズに参加契約しているライダーが、変更又は代替えライダーとなる場合、選考委員会の承認の上、当該契約を継続することが出来る。この場合、契約しているシリーズにおけるトラックでの活動は、GPクラスのライダーテスト規制は適用されず、同一サーキットでのGP開催の14日前までに含まれていても参加は可能とする。

- e) **Moto2**チームで、コンセプション適用(事項 2.5.2) シャーシーコンストラクターが提供するマシンを使用する場合、事項 1.15.1.2.A.dにある4日間ではなく7日間のプライベートテストが認められる。

- f) 契約ライダーは12月1日から1月31日まで（冬季テスト禁止期間）および **2023 年7月 10 日から8月 1 日**（夏休み）の期間、テストを行うことは許可されない。冬季と夏季の期間双方とも両日を含む。
- g) 世界選手権に初めて参加する契約ライダーは、当該シーズン中の他のイベントに参加することが出来る。このレースイベントの一部としての走行は、GP クラスのライダーのテスト日数には含まれず、GP イベントの同サーキットにおける 14 日間に含まれる。

契約ライダーとして考慮されるためには、当該ライダーはいかなるクラスであろうとも前年に 6 戦以上参加してはならない。

- h) レースディレクションはテクニカルディレクターとの協議の上、テスト及び特定のグランプリでないイベントにおいてロードレースマシンでレースすることを特例的に認める事ができる。この承認を得る場合、申請は前もって行われなければならない。その際、テクニカルディレクターの承認を得る為使用するマシンの詳細も提出しなければならない。認められた場合、その特例はあくまでも特定されたマシンのみであり、またレースディレクションから開催サーキットやその他の条件が出される。

1.15.2 グランプリ競技会における練習走行（ウォームアップ含む）

- i) ライダーは、ピットレーン出口でグリーンライトが点灯された後、ピットレーンよりプラクティスを開始する。
- ii) プラクティスの経過時間の計測は、グリーンライト点灯時点で開始される。カウントダウン表示は、公式計時モニター上で残りのプラクティスの時間が示される。
- iii) プラクティスの終了はチェッカーフラッグの振動提示により合図され、その時点でピット出口が閉鎖される。**プラクティスセッションの終了は、公式計時で表示された時間の終了を以て決定される。**

各ライダーのタイム計測は、所定の走行時間の経過後にフィニッシュラインを通過するまで継続される。チェッカー後、さらに1周の**ピットインラップ**を走行した後、ピットに入る。

- iv) 事故等なんらかの理由によりプラクティスが中断された場合、スタートライン上と全マーシャルポストにて、赤旗が振動提示される。すべてのライダーは減速してピットレーンに戻らなければならない。プラクティス再開時の残り走行時間は、レースディレクションが何らかの調整を行わない場合、赤旗が振動提示された時点で公式計時モニターに表示されていた残り時間となる。

- v) プラクティス開始後、如何なる人員もコースの路面状況を変化させてはならない。これには、レースディレクター及び/またはFIM セーフティオフィサーの事前指示及び/または許可なしにトラック表面を清掃することが認められないトラックマーシャル及びその他オフィシャルも含まれる。

1.15.3 モーターサイクル

MotoGP クラスのライダーは、いずれも自身のチーム名で車検を受けていることを条件に2台のマシンをプラクティスで使うことが認められる。

Moto2 および Moto3 クラスのライダーは、自身のチーム名で車検を受けたマシン 1 台のみをプラクティスで使うことができるものとする。Moto2 および Moto3 クラスのライダーがマシンを交換できるのは、本来のマシンが修理不可能な破損となった場合に限定され、またその場合は、テクニカルディレクターの許可ならびに新規マシンを証明する車検ステッカーの発行を受けなければならない。プラクティス中及びレース前のサイティングラップ時にピットレーンが閉鎖された後は、新規マシンの許可手続きを受けることはできない。

1.15.4 ラップタイム

ライダーの周回はすべて計測される。

公式なサーキットレコードは下記のとおりとする。

- 全タイムラップレコード
レースイベントの全てのセッションを含み当該サーキット史上最も速いタイム
- ベストレースラップ
レース中の史上最も早いタイム

プラクティスと決勝の双方において、ラップタイムとはコース上にペイントで示されたフィニッシュライン平面を連続して2回通過した間のタイム差をいう。

1.15.5 決勝レース出場資格

A. Moto2 および Moto3

- i) ライダーは、クオリファイブラクティス Q1 または Q2(事項 1.16.3 参照)に参加した時点で自動的に決勝出場資格を得たこととなる。
- ii) クオリファイブラクティスに参加する為に、ライダーは、3 回のフリープラクティスセッション (P1、P2、P3) の同一セッション内で最も速いライダーが記録したタイムの最低 105%に相当するタイムを得なければならない。
- iii) 代替えライダー、イベントが開始した後の変更となったライダーは、初めの3回のフリープラクティスセッションの内 2 回に参加した場合、上記が適用

される。

- iv) 代替ライダーがP 3以降に参加した場合でフリープラクティスの度同一セッション内における最も速いライダーの 105%のラップタイムを得られなかった場合、ライダーは Q1 に参加することは認められるが、Q1 で最も速いライダーの 105%に相当するタイムを得なければならない。~~当該ライダーが Q1 に参加した場合、Q1 における最も速いライダーのタイムの 105%を得なければレースに参加することは認められない。~~
(Q1 がキャンセルとなった場合、と油外ライダーはレースに参加することが認められる)

B. MotoGP クラス

- i) ライダーは1 回目または 2 回目の公式予選 (Q1 または Q2) への参加が認められれば自動的に決勝への出場資格が与えられる。(事項 1.16.3 参照)
- ii) 予選に参加するためには、ライダーは3回あるフリー走行 (P1, P2, フリープラクティス) のいずれか一つのセッションにおいて、同一セッション中の最速ライダーの少なくとも 105%に相当するラップタイムを記録していなければならない。
- iii) 競技会の開始後に代替ライダーに代わる場合、同代替ライダーは最初の3回のフリー走行の内、2回のフリー走行に出走した場合に上記条件が適用される。
- iv) もし代替ライダーが FP3 以降からのみ参加した場合、フリープラクティスのいずれかの同一セッションにおいて最速ライダーの 105%のラップタイムに満たない場合でもQ 1 への参加は可能となる。しかしその場合決勝へ参加するためには、Q1 における最速ライダーの 105%のラップタイムに達していなければならない。(Q1 がキャンセルになった場合、同ライダーは決勝に出る可能性もある。)

1.16 グリッドポジション

1.16.1

最速ライダーのポールポジション位置は、サーキット公認時に決定される。

1.16.2

全クラスのスターティンググリッド形状は、3-3-3-3 の梯子状とする。

前後列のポジションはオフセットされる。

各列間の距離は、9mとする。

1.16.3

A. Moto2 および Moto3

- i) グリッド位置は、各ライダーがフリープラクティス（FP）および2回の公式予選（P）で記録した最速ラップタイムを基準に決定される。その決定方法の詳細は以下の通り。
- ii) P1、P2 および P3 の結果を合わせ、この3回の走行の内、タイムの最も速いライダー上位 14 名が Q2 に進む。

P1、P2、P3 セッションの総合結果で Q1 の参加者を決定する為、P3 セッション終了後、60 分後に最終のものとされる。これ以降、結果は最終的なものとされ、如何なる不服や抗議も受け付けられず、それは FIMMotoGP スチュワードによる違反の判明や報告があったとしても改訂されない。

- iii) 事項 1.15.5.A に則り資格を得たその他ライダーは、Q1 に参加しなければならない。Q1 における上位 4 名が Q2 に進む。

Q1 セッションの結果により、当該クラスの Q1 セッション終了後 5 分で Q2 の参加者が決定される。これ以降、結果は最終的なものとされ、如何なる不服や抗議も受け付けられず、それは FIMMotoGP スチュワードによる違反の判明や報告があったとしても改訂されない。

- iv) Q2 における 18 名のライダーは Q2 におけるラップタイムに従い、上位 18 位のグリッド位置が与えられる。

もしライダーが Q2 でラップタイムを計測することが出来なかった場合、18 番目のグリッド位置からスタートしなければならない。一人以上のライダーが Q2 でタイムを計測できなかった場合、P1、P2、P3 の総合ラップタイムに従い、18 番目以降のグリッド位置が与えられる。

- v) Q1 において上位 4 位に入らなかったライダーは 19 番目のグリッド位置とし、その他ライダーは Q1 の最も速いタイムに従ってグリッド位置が与えられる。

既に資格を得たライダーが Q1 でラップタイムを計測できなかった場合、P1、P2、P3 の総合タイムに従い、グリッド後方からレースをスタートする。

- vi) Q1 または Q2 またはその両方がキャンセルとなった場合、グリッド位置は、P1、P2 及び P3 において影響を受けたグループのライダーの最も速い総合タイム順とする。

Q1 だけがキャンセルとなった場合、P1、P2、P3 における 15 番手、16 番手、17 番手、18 番手のライダーが Q2 に進むことが出来る。

vii) Q2 の資格を得たライダーが大会を欠場する場合、P1、P2、P3 のセッションから次点の速いライダーが欠場ライダーに代わり、P3 後遅くとも 60 分以内に Q2 に参加するライダーリストが改訂される。

viii) クォリファイセッションが中断された場合で、再開出来ない場合、以下の手順が取られる。

そのセッションが予定されていた時間最低 50%を完了していた場合、当該セッションは完了したものとされ、結果が有効となる。

予定されていた時間の 50%に満たない場合、当該セッションはキャンセルとされ、上記 vi)にあるとおりプラクティスの総合結果に従って結果が出される。

グランプリ委員会 2023 年 3 月 7 日

B. MotoGP クラス

i) MotoGP スプリント及び MotoGP レースの為にグリッド位置は、各ライダーがプラクティス (P) および 2 回の公式予選 (P) で記録した最速ラップタイムを基準に決定される。その決定方法の詳細は以下のとおりとする。

ii) P1、P2 の総合結果により、走行タイムの最も速いライダー上位 10 名が Q2 に進む。

P1、P2 セッションの総合結果で Q1 の参加者を決定する為、P2 セッション終了後、60 分後に最終のものとされる。これ以降、結果は最終的なものとされ、如何なる不服や抗議も受け付けられず、それは FIMMotoGP スチュワードによる違反の判明や報告があったとしても改訂されない。

iii) 事項 1.15.5.B に適合した資格のあることを条件にこの上位 10 名以外の全てのライダーは Q1 に参加する。この Q1 におけるラップタイムの最速タイム上位 2 名が更に Q2 に進む。

Q1 セッションにより、当該クラスの Q1 セッション終了後 5 分で Q2 の参加者が決定される。これ以降、結果は最終的なものとされ、如何なる不服や抗議も受け付けられず、それは FIMMotoGP スチュワードによる違反の判明や報告があったとしても改訂されない。

iv) この時点で Q2 に進んだ 12 名のライダーは、Q2 における最速ラップタイム順に、1 番目から 12 番目までのグリッド位置が決定される。

Q2 においてラップタイム計測できなかったライダーがいた場合、同ライダーは 12 番目のグリッド位置からのスタートとなる。また、Q2 で計測できなかったライダーが複数名いた場合、12 位までの下位のグリッドの順番は、これらのライダーの P1 と P2 を合わせたラップタイム順に決定される。

Q2 セッションの結果は、レースのグリッド位置を決めるものとなり、Q2 セッション終了 60 分後に確定される。これ以降、結果は最終的なものとされ、如何なる不服や抗議も受け付けられず、それは FIMMotoGP スチュワードによる違反の判明や報告があったとしても改訂されない。

- v) Q1 の結果で、上位 2 名を除いた残りのライダーは、Q1 における各々の最速ラップタイムに基づいて 13 位以降のグリッド位置を決定する。

Q1 において資格はあるがタイム計測が出来なかったライダーがいる場合はグリッド後方からのスタートとなり、その順番は、当該ライダーの P1、P2 の総合結果で決定される。

- vi) Q1 あるいは Q2 のどちらか、または両方のセッションがキャンセルされた場合、グリッド位置の決定は、ライダーの P1、P2 のセッションにおける最速ラップタイムの総合結果で当該グループのグリッドの順番が決定される。

Q1 のみがキャンセルとなった場合には、P1、P2 の最速ラップタイムの総合結果で 11 位と 12 位のライダーが Q2 に進むことになる。

- vii) Q2 に通過が決まったライダーが大会から離脱しなければならなくなった場合、Q2 参加ライダーのリストは、P1、P2 セッションにおける離脱しなければならなくなったライダーの次点のライダーを考慮し、P3 終了の 60 分後に改訂される。

- viii) クォリファイセッションが中断された場合で、再開出来ない場合、以下の手順が取られる。

そのセッションが予定されていた時間最低 50%を完了していた場合、当該セッションは完了したものとされ、結果が有効となる。

予定されていた時間の 50%に満たない場合、当該セッションはキャンセルとされ、上記 vi)にあるとおりプラクティスの総合結果に従って結果が出される。

グランプリ委員会 2023 年 3 月 7 日

1.16.4

同一タイムを記録したライダーのグリッド位置は、各々の 2 番目以降の最速タイムを順次考慮して決定される。

1.16.5

正式なグリッド表は Q2 セッション終了後、遅くとも決勝レースのスタート 1 時間前までに発表される。MotoGP クラスの最終グリッドは、ウォームアップ後に改訂される場合がある。

1.16.6

グリッドポジションとスタート進行に関して、“グリッド後方”という意味は、最終順位のライダーのグリッドポジションのすぐ後ろと定義される。グリッド後方スタートのライダーが複数名いる場合、当該ライダーは発令された明確なルールに従って、順番に後方のポジションに着く。

レースディレクションはグリッド後方の定義をサーキットの状況により必要となった場合に変更することができる。

1.16.7

レースをピットレーンからスタートしなければならないライダーがいる場合、このことが最終グリッド発表前にわかっている場合（例：ペナルティー等）、最終グリッドは、最後尾のライダー及び予選後に当該ライダーの後ろとなったライダーが空白となった位置を埋めるために前に移動する。ライダーはサイティングラップにグリッドに着き、ピットレーンからスタートする為にウォームアップ終了時にピットレーンに入る。

1.17 レース

1.17.1

レース距離は、カレンダー公表後に常任委員会によって決定される。

MotoGP スプリントは、原則として MotoGP 決勝レースの 50%の距離で行われる。

レース距離はカレンダー発表後、レースディレクションにより決定される。

1.17.2

レース中、残り周回数がフィニッシュライン上の視認性の良いカウントダウンボードにより示される。

1.17.3

計時室の電源が一般的な常設電源である場合、いずれも UPS（無停電電源装置）と発電機の両方に常時接続されていなければならない。

1.18 標準スタート手順

1. 最低 1 周のサイティングラップを走行したライダーのみが、最終グリッド表に示された自身のグリッド位置からレースをスタートすることができる。いかなる状況においても、ピットレーンからマシンを押してグリッドへ移動することは認められない。
2. ウォームアップラップスタートの約 15 分前（MotoGP クラスに限り 25 分前、**スプリントレース**、再スタート時もしくはスケジュールの変更されたレースを除く）、ピットレーン出口がサイティンラップに向け開放される。

ピットレーン出口でグリーンライトが点灯される。

ピット出口にて、5、4、3、2、1 分前の順にカウントダウンボードが提示される。

ライダーは、ピットレーンを通過することにより、サイティングラップを1周以上行うことが出来る。その際、ピットレーン上では調整作業、タイヤ交換、(MotoGP に限り車両交換が可能)、ならびに給油を行うことが認められる。

3. **ウォームアップ**スタートの約 10 分前 (MotoGP クラス **GP レース**に限り 20 分前、**スプリント**、再スタート時もしくはスケジュールの変更されたレースを除く)、ピットレーン出口が閉鎖される。

ピットレーン出口でレッドライトが点灯される。

4. グリッドに並ばないライダーは、ピットレーン出口にいるマーシャルの指示の基、ピットレーンからウォームアップ走行をスタートすることがきる。

ピットレーンからウォームアップ走行をスタートするライダーは、レースをグリッド最後尾からスタートしなければならない。ただし MotoGP クラスに限り、ピットレーン出口閉鎖後の天候に伴うタイヤ交換は認められない。

天候に伴うタイヤ交換をピットレーン出口閉鎖後に行う MotoGP クラスのライダーは、ウォームアップ走行のスタートをピットレーンから行わなければならない。その後予選で決定されたグリッドポジションに着き、決勝レースの最初の**3**周までの間に**レースディレクションの指示によりライドスルーペナルティを消化しなければならない。**

従って、ピットレーンに残っているライダーは、タイヤの選択（レインかスリック）をピットレーン出口が閉鎖されるまでに行わなければならない。タイヤのタイプの選択がどの部分になされようと（フロント、リヤまたはその両方）その変更がピットレーン出口閉鎖後になった場合にはライドスルーペナルティが適用される。

5. サイティングラップ終了後にグリッドに戻ったライダーは、グリッド後方で止まり、エンジンを停止しなければならない。その後モーターサイクルをチームメンバーが歩くようなペースでグリッド位置まで押して行く。その際にライダーは降車しても乗車のまグリッド位置まで移動しても良い。

グリッド上のライダーは、メカニックとアンブレラを持つ 1 名を含む関係者が傍についても良い。グリッドに立ち入る者はすべて、グリッドパスを着用していなければならない。

MotoGP クラスのライダーに限り、グリッドに着いた時点でヘルメットを取らなければならない（再スタート時とウェットレースの場合を除く）。

ライダーが各自のグリッド位置をみつけ易いよう、オフィシャルがコースサイドにてグリッドの列番号を示したボードを提示する。

6. レースディレクターはこの時点で、そのレースをウェットかドライのいずれかを宣言し、グリッド上およびピットレーン内のライダーに対し、その旨を示すボードを提示する。ボードが何も提示されない場合、そのレースは自動的にドライとなる。

MotoGP クラスにおけるウェットレース宣言は、チームの戦略を支援する為にサイディングラップの為にピットレーン出口が解放される前の早い時点で行われる。

7. 上記時点でライダーは、コースコンディションに応じたマシンの調整や、タイヤ交換をグリッド上で行うことができる。

グリッド上でのタイヤウォーマーの使用が認められる。

グリッド上でのタイヤウォーマーを使用する為に車両 1 台につき 1 基のジェネレーターを使用することが出来る。ジェネレーターはコンパクトなポータブルタイプでなければならない。

グリッド上でのスターターエンジンの使用もまた認められる。

ジェネレーターおよびスターターエンジンは、マシンの後方に置かれなければならない。

グリッドクリア時の移動がスムーズに行えるようにジェネレーターや、工具入れ等のサイズとタイプはテクニカルディレクターの承認を必要とする。

全ての調整作業は、3 分ボードの提示までに完了しなければならない。3 分前ボードの提示後も調整を続けるライダーは、マシンを押してピットレーンに移動しなければならない。上記のような状況のライダーは、そのマシンと共に 1 分前ボードの提示までにグリッドを離れ、ピットレーン内に移動しなければならない。ピットレーン上では、引き続きマシンの調整、また MotoGP に限り交換を行うことができる。当該ライダーは、ウォームアップ走行をピットレーンから開始しなければならない、また決勝レースのスタートはグリッド最後尾からとなるが、MotoGP クラスに限り、天候に伴うタイヤ交換を行ってはならない。

この時点で天候に伴うタイヤ交換を行う（レインからスリックまたはその反対。フロントまたはリア、またはその両方）MotoGP クラスライダーは、レーススタートの際に同じマシンを使用するが、グリッドを離れる時のタイヤを別のものと変更する場合、またはサイティングラップの最終ラップの出口で使われていたタイヤを使用するがレーススタートの時とは違うマシンを使用する場合に、当該ライダーはウォームアップ走行をピットレーンからスタートし、予選で決定されたグリッドポジションに着き、決勝レースの最初の3周までに**レースディレクションの指示によりライドスルーペナルティを消化**しなければならない。

8. グリッド上での給油および燃料タンクの交換は禁止される。

9. ウォームアップ走行開始 5 分前- 5 分ボードがグリッド上で提示される。

10. ウォームアップ走行開始 3 分前 - 3 分ボードがグリッド上で提示される。

タイヤウォーマーに接続されたジェネレーターを取り外し、グリッドから可能な限り迅速に退去しなければならない。

この時点で、Moto2と Moto3クラスのライダーについてはライダーにつき 2 名のメカニック、MotoGP クラスのライダーについては 3 名のメカニック、アンブレラを持った関係者、ホスト TV 局のクルー、および欠くことのできない競技役員を除き、全ての人員はグリッドより退去しなければならない。

MotoGP クラスのライダーは、ヘルメットを装着しなければならない。

この時点以降、（必要なオフィシャル以外は）誰もグリッドに立ち入ることは認められない。

11. ウォームアップラップ開始 1 分前 - 1 分ボードがグリッド上で提示される。

グリッド上のマシンからタイヤウォーマーを迅速に取り外さなければならない。

この時点で、メカニック以外の全ての**チーム**関係者はグリッドを離れなければならない。メカニックは、なるべく迅速にライダーがエンジン始動する事を補助し、グリッドより退出しなければならない。

1 2. ウォームアップラップ開始 30 秒前 - 30 秒前ボードがグリッド上で提示される。

全てのライダーは各自のグリッドにてエンジンを始動し待機する。
これ以降、メカニックによる補助は認められない。エンジンを始動できないライダーは、グリッドマーシャルの指示に従いマシンをピットレーンに移動させなくてはならない。その後、ピットレーン内にてエンジン始動を試みることができ、MotoGP についてはマシンの変更を行うことができる。上記に該当するライダーは、ピットレーンよりウォームアップ走行を開始することができ、決勝レースのスタートはグリッド最後尾となる。
ただしMotoGP クラスに限り、天候に伴うタイヤ交換を行ってはならない。

この時点で天候に伴うタイヤ交換を行う（レインからスリックまたはその反対。フロントまたはリヤ、またはその両方）MotoGP クラスライダーは、レーススタートの際に同じマシンを使用するが、グリッドを離れる時のタイヤを別のタイヤと変更する場合、またはサイティングラップの最終ラップの出口で使われていたタイヤを使用するがレーススタートの時とは違うマシンを使用する場合に、当該ライダーはウォームアップ走行をピットレーンからスタートし、予選で決定されたグリッドポジションに着き、決勝レースの最初の 5 周までにライドスルーペナルティを消化しなければならない。

1 3. レース開始約 2 分前- グリーンフラッグの振動提示によりウォームアップ走行が開始される。

グリッド上でエンジンが停止したり、その他問題が発生したライダーは、手を挙げてそれを知らせなければならない。グリッド上で再始動を試みることは禁止される。オフィシャルの監視の元、または、オフィシャルの補助を受けるライダーとマシンは、メカニックの補助を受けることが認められるピットレーンに速やかにグリッドから運ばなければならない。そのようなライダーはウォームアップラップをピットレーンからスタートし、レースのスタートはグリッド最後尾からスタートすることができるが、彼らはピットレーン出口が閉鎖される前にピットレーンを離れ、セーフティカーより早くグリッドにつかなければならない。ピットレーン出口閉鎖前に、コースに復帰できない場合、レースをピットレーンから開始しなければならない。チーム員は、オフィシャルの指示がない限り、一度クリアとなったグリッドに立ち入ることができない。

ライダーは速度制限なしで 1 周走行し、その後方をセーフティカーが追尾する。低速のマシンがいる場合セーフティカーはそれを追い越す。

ライダーがピットレーン出口ライトを通過した時点ですぐピットレーン出口のグリーンライトが点灯され、その時点でピットレーンで待機しているライダーはウォームアップ走行に加わることができる。30 秒後、レッドライトが点灯され、ピットレーン出口が閉鎖される。

グリッドに戻ったライダーは、各車両のフロントホイールを、グリッド位置の前方境界線上またはその後方、またその左右両側の境界を示す直線の間間に合わせ、エンジンがかかったまま待機する。

2名以上のライダーがグリッド後方よりスタートする場合、そのスタート位置は、レースの公式予選結果に準ずる。

グリッド前方に立つオフィシャルは、赤旗を静止提示する。

セーフティーカーより遅れてピットレーン入口付近に到達したライダーは、ピットレーンに入り、ピットレーン出口からレースのスタートを行わなければならない。（その為レースを定められた時間にグリッドからスタートできなかったライダーは、ピットレーンからスタートしなければならない）

ウォームアップ走行中にマシンに何らかの問題が発生したライダーは、ピットレーンに戻り修理する事が認められる。MotoGP に限りマシン交換を行うことができる。

MotoGP クラスに限り、もし天候によるタイヤ変更がウォームアップ走行スタート合図のグリーンフラッグの後で行う場合についての条件は事項 1.18.12 が適用される。

グリッド上でエンジンが停止してしまったライダー、またその他問題が発生したライダーは、マシンに乗ったまま手を上げなければならない。その他の方法によりスタートを遅らせようとする事は認められない。グリッド上で再スタートを試みることは許可されない。オフィシャルによる指示と補助の下、ライダーとマシンはグリッドを離れ、メカニックの援助を受けるためにピットレーンに移動しなければならない。MotoGP クラスに限り車両交換が認められる。

グリッドの各列にライダーが整列終、オフィシャルはパネルを下げることでグリッド列にライダーが揃ったことを示す。エンジンがストールしたり、マシントラブルの発生したライダーのいる場合、その列のパネルは下げられない。全てのパネルが降ろされ、セーフティーカーが所定位置についた時点で、グリッド後方のオフィシャルがグリーンフラッグを振動させる。

スターターは、グリッド前方にて赤旗を掲げているオフィシャルに、コース脇に移動するよう指示する。

- 1 4. レッドライトが2～5秒間点灯する。レッドライトの消灯が、レーススタートの合図となる。

セーフティーカーは1周目の間、全車を追尾走行する。セーフティーカーは低速マシンを追い越すことができる。

レッドライト装置の電源が通常の常設電源である場合、スタート時にその電源が落ちた場合に備え、カーバッテリーまたは UPS(無停電電源装置)に接続されていなければならない。

ジャンプスタートをしたライダーは、FIMMotoGP スチュワードによりペナルティーが科される。通常のペナルティーは、事項 1.19.1 に明記されているロングラップペナルティーを 2 回とする。ライダーは、ペナルティーの通告後 5 周以内に 2 回のロングラップペナルティーを終えなければならない。その他ペナルティーが科される場合がある。

モーターサイクルは、レッドライト消灯時に静止状態でなければならない。ジャンプスタートとは、レッドライトが消えようとした時点で車両が前進した場合をいう。

レッドライト点灯中に、小さな動きや連続して止まる動作が見られた場合、その動きがライダーにとって有利となったかどうかの裁定は、任命を受けたオフィシャルが単独で決定する。

ジャンプスタートでライダーが有利となるように動いたとみなされ、ペナルティーを適用するとレースディレクションが決定した場合、そのペナルティーの情報を速やかにライダーに伝達しなければならない。

15. スタート後にマシンが停止したライダーは、オフィシャルがマシンを押す援助をし、メカニックが作業することが出来るまたは MotoGP の場合は車両の交換を行うことが出来るピットレーンまで移動させる。

チーム員は、オフィシャルの指示がない限り、一度クリアとなったグリッドに立ち入ることができない。

16. ライダーがピットロード出口を通過した後、ピットレーン内にまだ残っているライダーがスタートするため、ピットレーン出口のグリーンライトを点灯する。ピットレーンレースのスタートは、オフィシャルの指示する静止位置から開始する。遅れてきたライダー（マシンの問題又は修理のため）及びピット出口が解放された後に来たライダーは、レースに復帰する前にピット出口で停止することを要求されない。

ピットロードの出口とは、ピットロードがサーキットと交差するポイントを指す。また時にはレースディレクションがそのポイント決定する場合がある。（事項 1.21.21 参照）

1 名以上のライダーがピットレーンからスタートする場合、オフィシャルがそのスタート位置と順番を管理する。

安全上、10 名以上のライダーがピットレーン出口からスタートする場合、スタートを遅らせ、新たなスタート進行を行う。（クイックスタート）

ピットレーン出口からスタートするライダーが11名未満の場合は、下記の“ピットレーンレーススタートプロトコール”に準ずる。：

- ・ ピットレーンに到着したライダーは、到着順に一行に整列するよう誘導される。
- ・ レーススタート後、ピットレーンにいるライダーのためにピットレーン出口が解放される。
- ・ ピットレーンからレースをスタートする場合、電子ラウンチコントロール（自動推進制御）の使用は認められない。
- ・ ピットレーン上にペイントされたグリッド位置の一つからレースを静止状態からスタートするライダーには、ピットレーンスピード規制は適用されない。
- ・ ピット出口からコースに向かい白い破線で示されているピット出口ロードとレーストラックが交わるポイントまでは追い越し禁止とされる
- ・ ピット出口がピットレーンと再び交わる白い実線を守守しなければならぬ。ピット出口ロードとレーストラックが交差するところまで引かれてる白い破線を越えるまでこのラインを越えてはならぬ。

17. レースが中断されない限り、更なる車両変更は認められない。ただし例外としてレーススタートの際に、スタートラインをまだ超えていないライダーは、首位のライダーが1周目のフィニッシュラインを通過するまでの間車両変更が認められる。この車両が変更されたと定義される基準は、その変更した2台目のマシンがピット出口のライトの計測ポイントを通過した時点とする。

それ以降、MotoGP クラスに限り、以下の状況の場合のみ車両変更が許される。

- ー レースがウェット宣言された場合（事項 1.20）、
- ー 事項 1.22.2 に準拠し、白旗が提示されて車両変更が認められた場合。

上記いずれの場合も、ピットガレージ内およびピットレーン上では、タイヤウォーマーの使用、タイヤ交換、およびマシンの調整作業が認められる。どのマシンにどのタイプのタイヤを装着するかについては規制されない。

スペアマシンは、レースで使用されたものか否かにかかわらず、ピットガレージ内に待機させておくことができるが、マシン交換はピットレーン上にて行わねばならない。ライダーはピットレーンにマシンと共に出て交換作業を行わなければならない。

レーススタート後にピットレーンで車両変更行う場合、レースディレクションが発行する手順（プロトコール）に従わなければならない。
それには以下が含まれる。：

- スペアマシンは、レース前にオフィシャルから提示された位置に置かなければならない。
- マシンがピットに入り停車する位置は、レース前にオフィシャルから提示された位置とする。
- 別のライダーがスペアマシンの後ろ側（ピットガレージ側）に乗ることは禁止される。
- ライダーを安全にピットから出走させるのはチームの責任とする。ライダーをチームメンバーの一人を専任として、ピットレーンに入ってくるライダーの流れを確認し、安全確認後にライダーをガレージから出走させる。ライダーがピットから出る際に、ピットレーンの走行レーンを変更するとき、後ろから来る右側の走路を走行しているライダーを優先しなければならない。
- チームは器材、バイク、スタッフが他のチームの走路を妨害しないよう確認する責任を持つ。
- 車両変更時には最大 5 名のチームスタッフの援助が認められ、その他チームメンバーは、ピットボックス内またはシグナリングエリアで待機していなければならない。
- 最大 5 名のピットレーンスタッフは、テクニカルディレクターによって承認されたヘルメット装着が義務とされ、それによって識別される。
- ライダーのピットボックスの位置はピットレーン内でサインボードで示される。チームメンバーがピットレーン内の出入りの動きがある場所で、ライダーのピットガレージの場所を示すために立ってはならない。
- ライダーの車両変更前にスペアマシンのギヤを入れておくことは禁止され、ライダーのみがギヤを操作することが出来（チームメンバーはクラッチレバーを握っていることは認められる）。

18. スタートディレイド

スタート時に安全を損なうような問題が生じた場合、スターターはスタートディレイド進行を以下の手順で実施する。：

- ・ 赤旗がスターター台より振動提示される。レッドライトの点灯は継続。
- ・ スターター台から Start Delayed ボードが提示され、グリッド各列のマーシャルはシグナリングプラットフォームで黄旗が振動提示される。
- ・ ライダーは各自のグリッド位置にヘルメットを装着したまま待機していなければならない。エンジンは切っても良い。
- ・ スタートディレイドの原因となったマシンは、どのような作業が必要な場合であっても、ピットレーンに運び入れられる。当該マシンが再スタートできる状態になり、またはスペアマシンで出走することになった場合（MotoGP クラス）、そのライダーはウォームアップラップをピットレーンからスタートでき、決勝レースのスタートはグリッド最後尾からとなる。
- ・ Start Delayed ボードが提示された後、ライダー 1 名につき最大 3 名のメカニック（MotoGP クラス）、Moto2 と Moto3 はライダー 1 名につき最大で 2 名のメカニックが以下の者を所持し、グリッドに入ることが許可される。所持が許可されるものはタイヤウォーマー、**ジェネレーター**、スタンド、スターターエンジン、手持ち可能なツールのみとする。
- ・ 必須オフィシャルのみグリッド上にいることが許可される。メディア、ゲスト、アンブレラを持つ人員、またその他チーム関係者は退去しなければならないが、選手権オーガナイザーから許可を受けたカメラクルーは例外とする。
- ・ スタート進行は 3 分ボードから再開する。このボードの提示は、出来るだけ迅速に、スターターから提示の指示が出される。（通常グリッド上の全てのライダーに各チームの必要スタッフが着いてすぐに）
- ・ 1 分ボード、30 秒ボード提示後にライダーは更にもう一周ウォームアップ走行を行う。レース距離は自動的に 1 周減算されるか、あるいはそれ以上の減算をレースディレクションが認めた場合に行われる。
- ・ MotoGP クラスで、天候に伴うタイヤ交換のための条件は標準スタート進行（事項 1.18 の条項：4、7、12、13、16）はスタートディレイドの手順に適用される。

グリッド上での行為がスタート遅延の原因となった如何なる者も、更なる罰則が科される場合がある。

19. グリッド上での降雨

サイティングラップのためのピットレーンオープン時に、コースはドライであったが、サイティングラップ中（つまりライダーがコース上、グリッドにいる状態）または終了した後でコースがウェットになった場合、スターターは以下の手順を行う場合がある。

この手順はウォームアップラップ後またはウェット宣言後のレース（事項 1.18. 6）のスタートには適用されない。ライダーはウォームアップラップ終了後にピットレーンに自由裁量で入っても構わないし、調整をしたい場合は、決勝スタートをピットレーンから行っても良い。

この場合、ピットレーン出口からスタートするライダーの数については事項 1.18.16 が適用される。

（注記：天候が非常に悪く、その厳しい天候状況の予測が確実にできない状態の場合、レースディレクションは、その状況に照らし合わせた新たな進行を別に作成する場合がある。それらの全ての新たな進行内容は計時モニターに出され、また IRTA スタッフがチームに知らせる。）

1. Moto2 および Moto3 クラス

- Rain on Grid Procedure ボードが出される。これを出すタイミングは、通常の” 5分前 “カウントダウンがグリッド上で始まる前後となるが、最後尾バイクのグリッド到着後となるのが通常である。
- ホイールの変更と調整はしても良いがグリッド上でのみ可能である。
- セッティング変更のための追加の作業時間 5 分間が与えられることから、Rain on Grid Procedure ボードが出されてから約5分後に “5分ボード” が出され、ウォームアップラップスタートの為に 5-3-1-30 秒のカウントダウンが行われる。
- 通常の規定通りの進行でチームメンバーはグリッドから離れなければならない。（事項 1.18.10 参照）、上記 1 1）、1 2）つまり “3分ボード” 時点では調整が完了し、“1 分前ボード” ではタイヤウォーマーが外され、30 秒ボードではエンジンスタートとなる。
- グリーンフラッグが出された後、通常のウォームアップラップ及びスタート手順が適用され、ライダーは 1 周のウォームアップラップを行いその後各自のグリッド位置に着く。
- ウォームアップラップスタート後に更に調整を望むライダーはピットレーンに入り、調整を行わなければならない、レースのスタートはピットレーンから行わなければならない。
- レース距離は本来のレース距離の 2/3 に減算される。

2. MotoGP クラス

- Rain on Grid Procedure ボードが出される。このボードを出すタイミングは、通常の” 5分前 “カウントダウンがグリッド上で始まる前後となる。しかし通常は最後のバイクがグリッドに到着した後となる。
- 元のサイティングラップからグリッドに戻れなかったライダーの場合、または Rain on Grid Procedure ボード後、追加のサイティングラップの場合、ウォームアップラップをピットレーンから行わなければならない、レースのスタートは、グリッド最後尾となる。事項 1.18.4
- ピットレーン/ピットボックスでホイールチェンジ、調整を行ったマシン、また車両変更を行った全てのマシンと装備品をグリッドまで押して行く。
- ピットレーン/ピットボックスで燃料補給を行うことが認められる。
- グリッドが整理された後、クイックスタート手順のためのピットレーンオープンの5分前カウントダウンが開始される。
- カウントダウン終了後、ピットレーンが60秒間解放される。クイックスタート手順がそれに続いて行われる。(下記 1.18.21 を参考)
- レース距離は 1 周減算される。
- 天候が原因で通常のタイヤ変更を行う条件については、通常のスタート進行(事項 1.18.、4、7、12、13、16) がウェットレーススタート手順に適用される。

1.18.20 ウェットレーススタート (全てがドライセッションの後の場合)

あるクラスが**レース前の**プラクティスもウォームアップセッションも全てドライ(レースディレクターが宣言して)で行われたが、サイティングラップのためのピットレーンオープン前に決勝スタートがウェットと宣言された場合以下のウェットレーススタート手順が適用される。

ドライまたはウェットセッションと決定する場合、全クラスの Q1 及び Q2 は、一つのセッションと考えられ、すなわち、クラスとしてウェットセッションとされるためには、両方ともにウェットでなければならない。 MotoGP スプリントもドライセッションかどうか決定するためのセッションとして考慮される。

- ウェットレーススタート宣言の場合は、ピットレーンがオープンする前の可能な限り早く宣言され、そのことがチームに伝えられる。

- ピットレーンはタイムスケジュール通りに開放される。
解放時間は10分間とする。（通常より5分延長）
- ライダーはピットレーンを通過し、1周以上のサイティングラップをすることが出来る。
- サイティングラップの間、ピットレーンにおいて、どのマシンでも給油する事は可能とし、またマシンの変更(MotoGP クラスのみ)も認められる。
- ピットレーンが封鎖される前のピットレーン出口では、10分、5分、4分、3分、2分、1分のカウントダウンボードが提示される。
- ピットレーンが封鎖してから**5分後**（MotoGP の場合 **10分後**、**スプリントは除く**）に、通常のウォームアップラップ及びスタート手順が適用される。ウォームアップのカウントダウンは5分、3分、1分、30秒で行われる。

従って、ウォームアップラップと決勝スタートは、Moto3 と Moto2 及び **MotoGP スプリント**においては5分遅れることとなる。

MotoGP のウォームアップラップと決勝スタートは時間通りのオンタイムで行われる。（グリッドにいる時間を短縮する）

- Moto3 及び Moto2 のレース距離は、オリジナルの距離の 2/3 に短縮される。
- MotoGP のレース距離は 1 周減算される。
- MotoGP クラスにおいて、天候が原因でタイヤ変更を行う条件については、通常のスタート手順（事項 1.18. 4、7、12、13、16）がウェットレーススタート手順に適用される。

1.18.21 クイックスタート手順

レースが中断し特にオフィシャルの指示の無い場合、ライダーはピットレーンに戻らなければならない。再スタートが行われる場合、下記手順が適用される。：

- ピットレーンに到着したら、マシンの修理または調整を行うことが出来る。燃料補給は認められ、motoGP の場合のみ車両変更が認められる。
- ライダー全員がピットレーンに入ったらレースディレクターはピットレーンの再開時間をアナウンスし、それは最低5分後とする。ピット出口の解放までの残り時間がタイムスクリーン及びカウントダウンボードに表示される。

- 時間経過後、ピットレーン出口が 60 秒間のみ解放される。ライダーは未制限のスピードでコースを 1 周し、スターティンググリッドに着く。その際、セーフティーカーが追従する。サイティングラップに遅れたライダーは、セーフティーカーに追い越される。セーフティーカーより遅れてグリッドに到着したライダーは、ピットレーンに入らなければならない。そのようなライダーは、ウォームアップラップをピットレーンから行い、レースのスタートはグリッド後方から行う。
- ピット出口閉鎖後もピットレーンにいるライダーは、ウォームアップラップをピット出口から行い、レースをグリッド後方から行わなければならない。
- ライダー 1 名につき 1 名のメカニック（工具を持たずに）が、ライダーにグリッド位置を教えるために、グリッドに入ることが認められる。再スタートのレースにおいてグリッド位置が変更となる場合、メカニックはタイミングスクリーンでの確認、または改訂グリッドポジション表を所持しグリッド入口にいるオフィシャルに新たなグリッド位置を確認しなければならない。
- ライダーがスターティンググリッドに戻り自分のグリッド位置にエンジン作動状態のまま着く。如何なる調整も行うことが認められない。ピット出口以降にサイティングラップ中に修理または調整が必要となったライダーは、ピットレーンに戻らなければならない。
- グリッド後方に**最終のバイク**またはセーフティーカーが戻った時点で、グリッド前方で 30 秒ボードが提示される。この時点でメカニックは最も最短ルートでグリッドから退去しなければならない。スターターはグリッドがクリアで安全だと判断する場合、30 秒を短縮する場合がある。
- 30 秒経過後またはグリッドがクリアとなった時点で、ウォームアップラップスタートの為にグリーンフラッグが提示される。
- ライダーは、制限無しでスピードでコースを 1 周し、セーフティーカーが追従する。最後尾のライダーがピット出口を通過した後、待機していたライダーの為に、30 秒間ピット出口が解放される。30 秒経過後、レースのスタートまでピット出口は閉鎖される。ピット出口が解放されている間に間に合わなかったライダーは、レースをピット出口から行わなければならない。ウォームアップラップを速やかに行っていないライダーは、セーフティーカーに追い越される。
- スターティンググリッドに戻った後、通常の方法でスタートシグナルが出される、通常の手順が適用される。

- ・ ウォームアップラップをピットレーンからスタートしたライダーは、オフィシャルの指示に従い、グリッド後方からレースをスタートしなければならない。2名以上のライダーが対象となった場合、正規のグリッドポジション順に後方のグリッドに配置される。セーフティカーより遅れてピットレーン入口に戻ったライダーは、ピットレーンに入り、レースのスタートをピットレーン出口から行わなければならない。
- ・ スタートシグナルが出された後、最後尾のライダーがピット出口ロードの終点を通過した時点で、事項 1.18.16 にあるとおりピット出口が解放される。この時点でピットレーンに待機していたライダーがスタートすることができる。
- ・ レース距離は事項 1.26 に記載されているとおりとする。MotoGP レースのみ、レースが3周完了前に中断された場合、再スタート時のレース距離はオリジナルのレース距離から1周減算した周回数とする。
- ・ レースディレクションにより、必要に応じてレース中断ではなくクイックスタート手順が取られる場合がある。（例：ディレイドスタート手順）
- ・ MotoGP クラスにおいて、通常のスタート手順（事項 1.18. 4、7、12、13、16）に記載されている天候に伴うタイヤ変更を行う条件がクイックスタート手順に適用される。

1.19 特別レースペナルティの手順

多くのペナルティの中、FIMMotoGP スチュワードは以下のペナルティを科すことができる。

1.19.1 ライドスルー手順

レース中、ライダーはピットレーンを通るよう指示される場合がある。停止することは認められない。当該ライダーはその後レースに復帰することができる。

ライダーはピットレーン速度制限（事項 1.21.14）を遵守しなくてはならない。この速度制限に違反した場合、FIMMotoGP スチュワードによりペナルティが科される。（不履行の場合2回のロングラップペナルティとなり、その他ペナルティが科される場合がある）レース中に違反繰り返したたライダーには、更なるペナルティが科される場合がある。

再スタートしたレースについても、上記の規則が適用される。

罰則に従う前にレースが中断され第2レースが実施される場合、当該ライダーは第2レース開始後にペナルティを完了しなければならない。

ライダーのゼッケン番号を表示（黒文字）したイエローボード（横 100cm×縦 80cm）がスタート/フィニッシュライン上で提示され、さらに計時モニターとダッシュボードに同様の情報が表示される。

ボード提示を3回提示されてもライドスルーを行わないライダーには、黒旗が提示される。

レース終了までにライドスルーの罰則を執行できなかった場合、当該ライダーにはライドスルーにかかる時間をレースディレクターが決定し、科されるタイムペナルティーがレース前にチームに通告される。

1.19.2 ロングラップペナルティーの手順

レース中、ライダーはロングラップペナルティー手順を取るよう指示される場合がある。ライダーは、通常アスファルトランオフエリアの**どちらかの側に白く**ペイントされたエリアで、事前に設定されたルートを通過しなければならない。

ペナルティーはダッシュボードシグナル（可能な場合）及びスタート/フィニッシュラインまたは事前に設定された場所で提示されるボードによってライダーに通告される。

ライダーは、ロングラップルートに定義されたライン内を走行しなければならない。違反した場合、2回のロングラップペナルティーもしくは FIMMotoGP スチュワードが決定する他のペナルティーが科される。

2回のロングラップペナルティーが与えられた場合、ペナルティーが通告されてから5周以内に2回のロングラップペナルティーを完了しなければならない。※

ライダーが、この2回のロングラップペナルティーをボードが5回提示されても実行しない場合、当該ライダーにはピットレーンライドスルーペナルティー（または FIMMotoGP スチュワードの定める他のペナルティー）が科される。※

ロングラップペナルティーを科されたライダーは、ロングラップルートから、その他ライダーの邪魔や危険とならない安全なマナーを持って、トラックからの離脱と復帰を行わなければならない。違反者には重大なペナルティーが科される。

ロングラップルート内における追い越しは禁止される。

当該ファイペナルティーエリアでイエローフラッグが提示されている場合、ペナルティーは行使されない。またこのエリアでの実施がイエローフラッグの提示により不可能な場合、追加の周回が加算される。

オーガナイザーが実施できない場合や、レース終了までにロングラップペナルティーを実施できないと判断された場合、当該ライダーにはペナルティー同等のタイムペナルティーが FIM MotoGP スチュワードにより科される。

ロングラップペナルティー行使前にレースが中断された場合、レースが再スタートされた場合、当該ライダーは第2パートでロングラップペナルティーを行うか、タイムペナルティーと同等のタイム加算等その他ペナルティーが FIMMotoGP スチュワードにより決定される。※

ロングラップルート及び同等のタイムペナルティーは、第1回プラクティスセッション前にチームに通告される。

1.20 ウェットおよびドライレース

全てのレースはウェットまたはドライレースに分類される。グリッド上にて、レースの状況を示すボードが提示される場合がある。ボードが提示されない場合は、そのレースが「ドライ」であることを意味する。この分類の目的は、レース中の天候条件の変化による影響を、ライダーに対し示すことにある。

1.20.1 Moto2およびMoto3レース

1.20.1.1

ドライレース：ドライと区分されたレースにおいて、天候条件によるコースコンディションの変化に伴い、ライダーがタイヤ交換を望む状況であるとレースディレクターが判断した場合、レースは中断される。

1.20.1.2

ウェットレース：ウェットレースと区分されるレースは通常、不安定な天候か雨天でスタートする。天候上の理由によりレースが中断されることはなく、タイヤ交換やマシン調整は、ピット内にてレース進行中に行わねばならない。

1.20.1.3

第1レースが天候上の理由により中断された場合、その再スタートは自動的にウェットレースとされる。

1.20.2 MotoGP レース

天候上の理由でレースが中断されることはなく、車両変更（認められる場合）、タイヤ交換、またはマシン調整を希望するライダーは、レース中はピット内で作業を行わなければならない。

1.21. プラクティスおよびレース時の行為

1. ライダーは全てのフラッグ、ライトシグナル及びレースディレクションからのダッシュボードメッセージを含む指示を伝達する各種ボードに従わなければならない。本規則に違反した場合、事項 1.22 の規定またはレースディレクションメッセージに関連する事項に従い罰則が科される。

2. コース、ピットレーンのいずれにおいても、ライダーは他の選手や参加者に対する危険な行為や自らが不公正なアドバンテージを得ることの無いよう責任あるマナーで走行しなければならない。本規則に違反した場合、FIMMotoGP スチュワードにより罰則が科される場合がある。

3. ライダーは、コース上とピットレーンのみ使用する。しかしながら、ライダーが誤ってコースを外れた後にコースに復帰する場合、オフィシャルの指示する場所、もしくは自らに有利とならない場所からコースに復帰することができる。アドバンテージとは、レースディレクションプロトコールに明記されているトラックリミットを超えたり、ショートカットにより得られる場合がある。

プラクティスまたはウォームアップ中、上記に違反した場合、当該週のラップタイムは無効とされる。レース中の違反については、FIM MotoGP スチュワードパネルの決定するペナルティーが科される。

レース中に科されたペナルティーは、可能な場合はダッシュボードシグナルで通告され、当該ボードは、当該ライダーに対しスタート/フィニッシュライン上で最大3周にわたり提示される。3回目の提示を受けた後に従わないライダー（2回のロングラップペナルティーの場合は5回目）には、FIM MotoGP スチュワードによりペナルティーが科される。（ペナルティーにはロングラップ、2回のロングラップ、ライドスルー、ブラックフラッグが含まれる。）

必要に応じて、順位変更のペナルティーの代わりにタイムペナルティーが科される場合がある。また更にペナルティが科される場合がある。

4. コース脇での修理、調整作業はいずれも、ライダー自らが単独で行うものとし、マーシャルの許可無しに外部の援助を受けることは一切認められない。マーシャルは、ライダーと共にマシンを起こし、ライダーの作業中にマシンを支えることが出来る。ライダーは、マーシャルまたはその他援助により、マシンを押すことによる再始動またはトラック上のマシンをトラック脇またはサービスロード内に移動させることが出来る。マーシャルまたはライダー以外は、第1 防護柵のトラック側に立ち入ることは認められない。
5. リタイヤするライダーは、マーシャルの指示に従い、マシンを安全な場所に止めなければならない。
6. マシントラブルにより、プラクティスまたはレースを途中棄権するライダーは、ピットまでコースを低速走行で戻することはせず、コースを外れ、マーシャルの指示に従い安全な場所にマシンを止めなければならない。
7. 修理のため、低速でピットに戻ろうとするライダーは、レーシングラインを可能な限り外して走行しなければならない。

8. レース中、ライダーがピットに入ることは認められるが、車両をピットボックス内に運び入れることは許可されない。

MotoGP クラスにおいてマシン交換を行う場合（事項 1.18.17）、レース走行していたマシンをピットボックス内に運び入れ、そのマシンをレース中に再使用することが認められる。

レース中のピットレーンにおける燃料補給および燃料の抜き取り（レーススタート後）は厳禁とする。本規則に違反した場合、失格のペナルティーとなる。

9. ピット内でエンジンを停止したライダーは、メカニックによる再スタートの補助が認められる。
10. ライダーは、他者をマシンに乗せて走行したり、他のライダーのマシンに同乗してはならない。（例外：チェッカーフラッグまたは赤旗提示後の他のライダーまたは他のライダーによることを除く）
11. オフィシャルに指示される場合を除き、ライダーは、トラック上またはピットレーンを含むサーキットの逆方向にマシンを押したり、走行させてはならない。
12. 計時用トランスポンダー、ラップトリガー、GPS（事項 2.4.3.5.1 に定める通り）、ピットボードによる伝達文字、およびライダーやチームの身体動作による合図を除き、動いているマシンと、そのライダーのチーム、マシンのチーム関係者、エントラント、またはライダーに関係している人員の間では、一切の信号が交わされることは認められない。車載 TV カメラ用シグナルは、それが選手権オーガナイザーの意向にもとづき管理されている場合に限り、認められる。
13. 選手権オーガナイザーの要請のある場合、全車車載カメラ及びその他メッセージ及びメディア装備を搭載しなければならない。これにはDORNA オンボードモジュール及び X2 レースリンクプロトランスポンダーが含まれる。
- カメラとその付属機器は、全てのプラクティスおよび決勝を通じ装着されていなければならない。（技術仕様については、事項 2x4.2.11 参照）
14. 競技会期間中、ピットレーン内の制限速度は常時60km/hとする。ライダーは、60km/hの表示が設置されている地点から、60km/hの表示に斜線の引かれたサインの設置地点までの間、制限速度を遵守しなければならない。

プラクティス走行中に制限速度を超過したと認められたライダーには、初めての違反の場合通常の罰金が科される。同大会に違反が繰り返された場合、それぞれの違反毎に罰金額が上昇する、3回の違反を犯したライダーには、FIMMotoGP スチュワードにより更なるペナルティーが科される。特に高速の場合やシーズン中の複数回にわたる違反の場合、FIMMotoGP スチュワードの判定は、更に高額な罰金や追加のペナルティーを科せられる場合がある。

レース中にピットレーン制限速度を超過したライダーには、通常、ロングラップペナルティーが科される。FIMMotoGP スチュワードは、更なるまたは別のペナルティー（例：特に高速で危険を伴う場合）を科す。

ピットレーン内の速度違反は、担当オフィシャルによりレースディレクションに報告された後、違反を犯したライダーのピットに通知される。

15. プラクティスおよびレース中のコース上での停止は禁止される。
16. プラクティスセッションおよびウォームアップ中、スタート練習を行うことが認められる。
 - a) 安全な場合に限り、コース合流地点の前のピットレーン出口エリア。
 - b) プラクティスセッションとウォームアップ走行の終了時に受けるチェッカーフラッグを通過した後に、安全な状況下であればスタート練習を行うことができるが、その場合にはレーシングラインを外し、指定されたスタート練習区域でのみ行うことができる。その際に従うべき手順は一回目のプラクティスセッション前にチームに伝えられる。

この規則に違反した場合は即座に罰金が科され、更なるペナルティーの対象となる場合がある。

17. ライダーが、チェッカーフラッグの後、国旗を持ちパレードラップを行ったり、あるいはコースで祝い事を行いたいという希望のある場合、コース上の安全な場所で国旗を受け取り、（または）祝い事を行った上で、安全を確認の上、コースに復帰することができる。

いかなる場合においてもチェッカーフラッグ直後にスタート/フィニッシュストレートで停止することは禁止とする。

18. サーキット内のピットレーン、サービスロードまたはトラック上以外を競技用マシンが走行することは認められない。

19. チェッカーフラッグの提示後、コースを走行しているライダーは、ピットレーン/パルクフェルメにて停止するまで、ヘルメットを着用していなければならない。
20. 事項 2.X.3.3 (MotoGP および Moto3 のエンジン耐久性) の違反に対する罰則は、以下のとおりとする。

MotoGP クラス

ー スプリント前の違反

ライダーは、ピットレーン出口のグリーンライトが点灯してからピットレーンからスプリントを開始し、当該ライダーは、ピットレーン出口のグリーンライトの点灯後 5 秒後にグランプリレースをスタートしなければならない。

ー グランプリレース前の違反

ライダーはピットレーン出口のグリーンライトの点灯後 5 秒後にグランプリレースをスタートしなければならない。次戦のスプリントレースをピットレーン出口のグリーンライト点灯後にピットレーンからスタートしなければならない。

- ー シーズン最終のスプリントのスタート後からシーズン最終のグランプリレースまでの違反の場合
当該最終グランプリレースにおいてライドスルーとする。

Moto3 クラス

- レース開始前の違反：ピットレーン出口のグリーンライト点灯より 5 秒経過後にピットレーンよりスタートする。
- 決勝中の違反：ライドスルー

全クラス

上記に該当する各エンジンはペナルティーの対象とされる。1 大会において 1 基を超える追加エンジンのある場合、残されたペナルティーは次大会に持ちこされる場合がある。

21. ピットレーン出口

ピットレーン出口ロードは、その位置がレースディレクションによって決定され、ラインをペイントすることによって示される。白の破線で示されるのはピットレーンロードの終了地点であり、ここからコースが始まることを示し、レースを始めたとみなされる。ライダーは全てのコースで行われるセッション（プラクティスと決勝）の間、白の破線を通り越すまで、ペイントラインで示されているピット出口ロードの内側にいなければならない。

これに違反した場合は、即座に FIM MotoGP スチュワードからペナルティーが科せられ、更なるペナルティーが科せられる場合がある。

1.22 フラッグとライト

マーシャルやオフィシャルは、ライダーに対し情報や指示を伝達するためにフラッグの提示やランプの点灯を行う。

全てのフラッグは振動提示される。

追加またはフラッグに代わりライトパネルが使用される場合があり、技術的制約からフラッグと比較して種類は限られる。フラッグ及びライトは双方ともに公式シグナルとする。

2022 年より振動提示のフラッグと共に使用されるライトパネルの使用は全サーキットにおいて義務とされる。

1.22.1 情報伝達のためのフラッグとライト

グリーンフラッグ：

コースクリア

このフラッグは、各プラクティスセッションの 1 周目とウォームアップ並びにサイティングラップとウォームアップラップ中、全フラッグポストにて振動提示されなければならない。

この旗は、フラッグマーシャルポストで一本または複数のフラッグ提示を必要とする事故直後に位置するフラッグマーシャルポストにて、振動提示されなければならない。

この旗はピット出口で、公式シグナルのグリーンライトと共に振動提示され、追加のシグナルとしてピットレーン出口が解放されたことを示すことがある。

レッドストライプ付きイエローフラッグ：

提示区間の路面グリップは、降雨以外の何らかの原因により変化している可能性がある。（オイル、グラベル、草類またはその他石くず等）
この旗は、フラッグマーシャルポストにおいて振動提示される。

レッドクロス付きホワイトフラッグ：（十字のストローク幅 10～13cm）：

提示区間において微量の雨が降っている。（路面に影響する降雨を含む）

この旗は、フラッグマーシャルポストにおいて振動提示される。

ブルーフラッグ：

後方より追い越されようとしているライダーに対し、フラッグマーシャルポストにて振動提示される。

プラクティスセッション中にブルーフラッグの提示を受けたライダーは、走行ラインを維持し徐々に減速し、後方のライダーを先行させなくてはならない。

レース中に周回遅れになろうとしているライダーがいる。当該ライダーは、可能な限り速やかに追い越しをしようとしているライダーを先行させなければならない。また、周回遅れのグループの中でのライダー間の追い越しは、ブルーフラッグが提示されている間は禁止とする。

ピットレーン出口以降のマーシャルポストで振動提示され、ピットレーンからコースに復帰するライダーのあることを示す。ピットレーンからコースに復帰するライダーは、コース上のライダーの走行の走行を妨げることなく安全を確認してから復帰しなければならない。

白／黒のチェッカーフラッグ

この旗は、レースまたはプラクティスセッションの終了合図としてフィニッシュライン上にて振動提示される。**プラクティスセッションの終了は、事項 1.15.2 にある通り公式計時によって決定され、レースの終了は事項 1.24.1 の通り決定される。**

白／黒のチェッカーフラッグ及びブルーフラッグ

レース最終ラップにおいて、フィニッシュライン手前で首位のライダーの僅か前方を走行しているライダーに対し、フィニッシュライン上でブルーフラッグがチェッカーフラッグと共に振動提示される。
(事項 1.24.1 参照)

グリーンライト：

各プラクティスセッション、ウォームアップ、およびサイティングラップのスタート時に、ピットレーン出口において点灯される。

ブルーの点滅灯：

プラクティスおよびレースの進行中、ピットレーン出口にて常に点灯している。

1.22.2 情報及び指示を伝達する合図旗

イエローフラッグ：

スターティンググリッドの各列において振動提示される場合は、レースのスタートディレイドを意味する。スターティンググリッドの一行（またはそれ以上の列）で振動提示される場合は、当該列のライダーに問題があることを意味する。

フラッグマーシャルポストにおいて 1 本のイエローフラッグが振動提示される場合、前方に危険があることを意味する。

2 本のイエローフラッグがフラッグマーシャルポストにおいて振動提示される場合、障害があるためにコースの一部または完全にブロックされていることを示す。

1 本または 2 本のイエローフラッグの振動提示は、危険度を表すものではなく、単に事故発生場所を示す。

ライダーは減速し、停止準備しなくてはならない。グリーンフラッグが振動提示されている地点まで追い越しは禁止される。プラクティス中に本規則に違反した場合、違反時の当該周回のラップタイムが抹消される。

レース中に本規則に違反した場合、ペナルティーの対象となる。

追い越した直後にライダーが規則違反を認識した場合、追い越したライダーを先行させなければならない。この場合、ペナルティーは科されない。

レース中に科されたペナルティーは、可能な場合はダッシュボードシグナルで通告され、当該ボードは、当該ライダーに対しフィニッシュライン上で最大 3 周にわたり提示される。3 回目の提示を受けた後に従わないライダー（2 回のロングラップペナルティーの場合は 5 回目）には、FIMMotoGP スチュワードによりペナルティーが科される。（ペナルティーにはロングラップ、2 回のロングラップ、ライドスルー、ブラックフラッグが含まれる。）

必要に応じてペナルティーに代わりタイムペナルティーが科される場合がある。また、更なるペナルティーが科される場合がある。

最終のインスペクションラップの際、プラクティス、ウォームアップおよびレース時のフラッグマーシャルの配置場所でフラッグを振動提示しなければならない。

ホワイトフラッグ：

決勝中にマーシャルポストで振動提示されるこのフラッグは、ライダーに車両変更を認めることを示す。レースディレクションのみが決定することが出来る。

レッドフラッグおよびレッドライト：

レースまたはプラクティスが中断される場合、各フラッグマーシャルポストにてレッドフラッグが振動提示され、コース全周のレッドライトが点灯される。ライダーは減速してピットに戻らなければならない。

ピットレーン出口が閉鎖されている間、ライトが点灯し、レッドフラッグが公式レッドライトと共に提示される場合がある。ライダーはピットレーンから出ることは認められない。

サイティングラップ終了時点で、スターティンググリッド後方でレッドフラッグが静止提示される。

レッドフラッグは、ウォームアップラップの終了時に、スターティンググリッド前方で静止提示される。

レッドフラッグは、コース閉鎖を合図する際にも使用される。

レッドライトは、各レースのスタート合図として、スタートライン上で2秒～5秒間点灯される。

ブラックフラッグ：

ブラックフラッグ（黒旗）は、特定のライダー1名に対し指示を与えるために使用される。当該ライダーは提示された周回の終了時点でピットに戻らなければならない、再スタートは認められない。

このフラッグは、ペナルティー以外の理由でライダーに対して提示することができる。（例：危険の伴わないトランスポンダーの問題又はウォームアップラップ中のライダーがセーフティーカーより遅れてピットレーン入り口にきた場合、ピットレーンに入らなければならない。

オレンジディスク（直径 40cm）付きブラックフラッグ：

このフラッグは、特定のライダー1名に対し指示を与えるために使用されるもので、各フラッグマーシャルポストにて、ライダーのゼッケン番号と併せて振動提示されるこのフラッグは、当該ライダーの車両にマシントラブルが発生しており、自身または他のライダーに危険を及ぼす可能性があることを示す当該ライダーは、直ちにコースから退去しなければならない。当該ライダーは、オフィシャルの指示の無い限りトラックに戻ることは認められない。

1.22.3 フラッグの寸法

フラッグの寸法は、縦 80cm、横 100cm とする。

フラッグの寸法は、第 1 回プラクティスセッションの前日に確認される。

1.22.4 フラッグの色

使用色のパントン番号は、以下の通り。

オレンジ：	Pantone 151C
黒：	Pantone Black C
青：	Pantone 298C
赤：	Pantone 186C
黄：	Pantone Yellow C
緑：	Pantone 348 C

フラッグの色は、第 1 回プラクティスセッションの前日に確認される。

1.22.5 ライダーのナンバーボード

ライダーのナンバーを、白色で 1 文字あたり最低ストローク幅 4cm、縦 30cm で取り付けて表示できるブラックボード（縦 50cm×横 70cm）を、各フラッグマーシャルポストに用意しなければならない。

1.22.6 フラッグマーシャルポスト

配置箇所は、サーキット査察時に最終決定される。

1.22.7 マーシャルのユニフォーム

マーシャルのユニフォームは白またはオレンジ（Pantone 151C）、レインコートは透明とすることを強く奨励する。

1.23 メディカルカー

メディカルカーは、黄色の回転灯を備え、リアと車体の左右両側に MEDICAL と明確に表示されていなくてはならない。

1.24. レースの終了およびレースリザルト

1.24.1

トップのライダーが所定のレース周回数を終了した時点で、第 1 プロテクションライン後方のフィニッシュラインに立つオフィシャルにより、チェッカーフラッグが提示される。チェッカーフラッグはその後、後続のライダーに順次、提示される。

チェッカーフラッグが誤って提示されてしまった場合、以下の手順が適用される。

チェッカーフラッグの提示が早かった場合（予定されていた周回数の消化前）、順位は、フィニッシュライン通過し、チェッカーフラッグを受けた順とし、ラップ/タイム手順に従って決定される。

- ・ レース基準距離を満たす前にチェッカーフラッグが提示された場合、（Moto2/Moto3 クラスでは 2/3、MotoGP では 3/4 消化時点）レースは事項 1.26 に従い再スタートとなる。
- ・ チェッカーフラッグがレース基準距離を満たした後（Moto2/Moto3 クラスでは 2/3、MotoGP では 3/4 消化時点）に提示された場合、レースは完了したものとされる。

チェッカーフラッグの提示が遅れた場合（トップのライダーが規定周回数を完了後）、そのレースは、トップのライダーが規定された周回数を完了した時点で終了したものとされる。

トップのライダーがチェッカーを受けた後は、他のライダーがピットレーンよりコースインすることはできない。

チェッカーフラッグが提示されると即時に、ピットレーン出口のレッドライトが点灯する。

最終ラップ中に、フィニッシュライン手前でトップライダーの僅か前方を走行しているライダーがいる（複数の場合を含む）場合、そのライダーとトップライダーに対し、マーシャルがチェッカーフラッグとブルーフラッグを同時に提示する。これは、トップライダーにはレースの終了を合図し、その前方のライダーにはチェッカーまで残り 1 周を走行するよう合図するものである。

1.24.2

ライダーがレースの完走者としてカウントされ、リザルトに含まれるためには、ライダーは以下の状況下になければならない。

- レース距離の 75%を完了していなければならない。
- レース優勝者がフィニッシュしてから 5 分以内に、ピットレーンではなくコース上のフィニッシュラインを通過しなければならない。ライダーがマシンと一体でない場合、そのフィニッシュタイムは、ライダーまたはマシンのどちらかの先端がフィニッシュラインを通過した時点で計測される。

1.24.3

リザルトは、ライダーがフィニッシュラインを通過した順番と、完走した周回数にもとづく。

1.24.4

2 名またはそれ以上のライダーについて、写真判定により順位を確定させる場合、その判定は、フロントホイールの先端がフィニッシュラインの平面を先に通過した順にもとづく。

ライダーがマシンと一体でない場合、そのフィニッシュタイムは、ライダーまたはマシンのどちらかの先端がフィニッシュラインを通過した時点で計測される。

同着と判断される場合、当該ライダーがレース中に記録した最高ラップタイムが考慮され順位が与えられる。

1.24.5

レース上位 3 名のライダーは、マーシャルの誘導に従い、表彰式のためにできる限り迅速に表彰台に向かう。上位 3 名のライダーの表彰式参加は義務とする。

1.24.6

ピットレーンの上に表彰台が設定されている場合、レースディレクションは、表彰式中のピットレーン解放を避けるべく最善を尽くさなければならない。

1.25. レースの中断

中断またはレースの再スタートのある場合、トップのライダーが完了した周回数及び断片的周回数（2/3、3/4、50%）は、最も近い正数の周回数に切り捨てとなる。

1.25.1

レースディレクターにより、ウォームアップラップがスタートした以降のいかなる時点においてもレースの中断が決定された場合、レッドフラッグがフィニッシュライン上と全てのマーシャルポストで掲示され、サーキット全周のレッドライトが点灯する。ライダーは直ちに減速し、ピットレーンに戻らなければならない。

競技結果は、トップのライダーがレッドフラッグ提示前に完全に周回を終えた時点の結果とし、順位は以下のとおりに決定される。

- a) レッドフラッグ提示前に、トップのライダーと同じ周回のフィニッシュラインを通過した全ライダーは、当該周終了時点の部分的順位が確立される。
- b) レッドフラッグ提示前のトップライダーと同じ周回のフィニッシュラインを通過していないライダーは、前週のフィニッシュライン通過順に部分的順位が確立される。
- c) 完全な順位は、両方の部分的順位を総合し、ラップ/タイム手順に従って決定される。
- d) ピットレーンに戻り、その時点でレッドフラッグにより閉鎖されてしまったライダーは、完了した周回数及びピットレーン上の仮想フィニッシュライン通過タイムにより以下のとおり決定される。

ライダーがピットレーン内の仮想フィニッシュラインを通過したタイムが当該ライダーのフィニッシュタイムとなる。

ライダーがピットレーン内の仮想フィニッシュラインを通過していない場合、当該ライダーが最後にフィニッシュラインを通過したタイムが適用される。

(これらの場合、1.24.2.bにあるライダーはフィニッシュラインを通過しなければならないという事は適用されない)

レッドフラッグの提示時に、レースに積極的に参加していないライダーには、順位は与えられない。

レッドフラッグ提示後5分以内に、マシンに乗った状態で指定されたピットレーン入口のタイミング(計測)ポイントを通過していないライダーには、順位は与えられない。

特別な場合(例:中断されたレースが事項1.25.4に規定するとおりに完結したとみなされたレース後の場合)は免除される場合がある。

1.25.2

算定されたリザルトが、トップライダー及びトップライダーと同一周回を走行していたその他のライダーの周回数が3周に満たない場合、当該レースは無効とされ、完全に新たなレースが行なわれる。

再スタートが不可能と判断された場合、レースは中止を宣言され、選手権の成績には考慮されない。

1.25.3

トップライダー以下、同一周回を走行していたその他のライダーの走行した周回数が3周以上、かつ本来のレース距離の2/3未満(端数を切り捨てて完走した周回数のカウント)-Moto2とMoto3の場合、または3/4未満-MotoGPクラスの場合、レースは事項1.26に従い再スタートされる。

再スタートが不可能と判断された場合、リザルトは有効とされ、以下のとおりポイントが与えられる。

- オリジナルのレース距離の50%未満を完了した場合=ハーフポイント
- オリジナルのレース距離の50%以上を完了した場合=フルポイント

1.25.4

算定されたリザルトが、トップライダー以下、同一周回を走行していたその他全ライダーが、本来のレース距離の2/3（Moto2 および Moto3 の場合）、または 3/4-（MotoGP クラスの場合）を消化している場合、（双方のケースとも端数を切り捨て完走した周回数のカウント）、レースは成立したとみなされ選手権ポイントが与えられる。

1.25.5

本規則における積極的及び活動的なレースとする定義は、トラックに復帰するための条件を備えたマシンで*最終のインスペクションラップの際、プラクティス、ウォームアップおよびレース時の正確なフラッグマーシャルの配置場所において、イエローフラッグを振動提示しなければならない。トラック上でライディングするライダー、またはマシンを再スタート/修理するライダー、またはトラックに復帰、またはピットレーンに戻るライダーとする。FIMMotoGP スチュワードがマシンのコンディションを含み*ライダーの積極的なレース参加の判断をするものとし、FIMMotoGP スチュワードの判断への抗議は一切認められない。

1.26. 中断後のレース再開

レースが再スタートされる場合、原則として、プロトコール事項 1.26 に準拠して行われる。しかし、天候その他の条件により、レースディレクションは必要に応じてレースプログラム内の再レースに関して、いつ行うか、状況によって中断された複数の再レースを行うか最終判断を下す。

全ての再レースにおいて結果を宣言するためのレース距離(Moto2/Moto3 の場合は総距離の 2/3、M o t o G P の場合は 3/4) は、レース1のレース距離ではなく、レース中断時点の周回数を基準とする。

1.26.1

レースが再スタートされる場合、コースコンディションが許す限り、素早く行なわれなくてはならない。全ライダーがピットに戻り次第、レースディレクターは新たなスタート進行の開始時刻を発表する。この時刻は、状況が許す限り最初のレッドフラッグ提示より10分以内に設定される。

1.26.2

第2レースが開始される前に、第1レースのリザルトがチームに配布されなければならない。

1.26.3

スタート手順は、レースディレクションによる指示が無い限り、全クラスともにクイック再スタート手順(事項 1.18.21)が適用される。

1.26.4

再スタートするレースの条件は、以下のとおりとする。

- i) 上記事項 1.25.2 に記載された状況の場合（3 周を完了していない場合）：
 - a オリジナルのスタート時のサイティングラップまたはウォームアップラップを完了していないライダーを含み、全ライダーが再スタートできる。

- b マシンは修理または変更することができる。給油が認められる。

- c Moto2 および Moto3 クラス

レースの周回数は、本来のレース距離の 2/3（端数を切り捨て整数にした周回数）とする。

MotoGP

周回数は本来のレース周回数より 1 周減算される。

- d グリッド位置は、本来のレースのスターティンググリッドに準ずる。

- ii) 上記事項 1.25.3 に当てはまる場合、3 周以上 2/3 以下が完了した場合（Moto2, Moto3）または 3 周以上、3/4 が完了した場合（MotoGP クラス）のケースにおいては：

- a 第 1 レースで事項 1.25 のとおり完走者として順位を得たライダーのみ再スタートできる。

- b マシンは修理または変更することができる。給油が認められる。

- c Moto2 および Moto3 クラス

第 2 レースの周回数は、最低でも 5 周で、端数を切り捨て整数にした周回数のカウントで計算し、本来のレース距離の 2/3 を満たす距離とする。

MotoGP

第 2 レースの周回数は、本来のレース距離を満たすために必要な周回数で、最低でも 5 周とする。

- d グリッド位置は、第 1 レースの順位に基づき決定される。

最初のレースで完全に 1 周少なく分類されたライダー（トップのライダーにラップされたライダー）は、再レースのスタートはピットレーンからしなければならない。

最初のレースで完全に 2 周以上少なく分類されたライダーは（トップのライダーに 2 回以上ラップされたライダー）、再スタートすることが認められない。

- e レースの最終リザルトは、順位、および各ライダーが最終レース終了時にフィニッシュラインを通過した周回数を合算したものの双方に基づき決定される。事項 1.24.2 が適用される。(1.24.2.bにおけるピットレーン内の仮想フィニッシュラインを通過したライダーを除く)

1.26.5

事項 1.25.3 (3 周以上完了後のレース中断) の場合、最初のレースでのライダーへのスタート位置ペナルティー (例: グリッドポジションの降格またはピットレーンからのスタート) は、オリジナルレースで完了したとみなされ、再スタート時には適用されない。

レース前に発生し、最初のレースで完了したペナルティー (例: ロングラップペナルティー、ライドスルー) は、最初のレースで完了したとみなされ、再スタート時には適用されない。初めのレース時にペナルティーが完了していない場合、再スタートのレース時に適用される。

事項 1.25.2 における(3 周が完了していない時点でのレース中断)においては、新たなスタートは、完全に新たなレースのものとなるため、既存のポジションペナルティーが適用される。

最初のレース時に犯した違反 (例: ジャンプスタート、トラック境界違反) があり、3 周末満で中断された場合、通常、再スタートレース時に適用されない。しかし、FIM MotoGP スチュワードが特に重大な違反 (危険または無責任なライディング) と認めた場合、必要に応じて再スタートレースで適用される。

1.26.6

再スタートしたレースが中断され、レースディレクションが次の再スタートが可能と判断した場合、次の再スタートの判断の条件は事項 1.26.4 に準ずるものとする。その際のレース距離およびリザルトの決定方法は以下の通り。

全ての場合において、最終レースの順位は、最終レースの結果となり、その結果のみに選手権ポイントが与えられる。最終結果が有効となるためには、レースは最低 3 周を完了していなければならない。

全ての場合において、レースリーダーの完了したラップ数及び部分的ラップ (2/3, 3/4, 50%) はそれに近い正数に切り捨てられる。

再スタートレースには、フルポイント、ハーフポイントまたはポイント付与の無い場合があり、それは各レースにおけるレースリーダーによって完了された周回数の全てのレースの総合となる。(オリジナルのレース及び全ての再スタート) 但し、3 周末満の場合を除く。

選手権ポイントは以下のとおりに与えられる。

- ・ 3 周末満の完了＝ノーポイント
- ・ 3 周またはそれ以上でオリジナルのレース距離の 50%に満たない場合＝ハーフポイント
- ・ オリジナルのレース距離の 50%以上を完了している場合＝フルポイント

A. Moto2 および Moto3

1. レース1 が 3 周末満で中断した場合：レース2 のスタートは以下のとおり。

レース2 の距離：レース1 の距離の 2/3

グリッドはオリジナルの位置

全ライダーが再スタートすることが出来る。

車両は、修理、交換、給油が可能。

レース2 が中断された場合

- a) レース2 の距離の 2/3 を完了＝結果が公式となりフルポイントが与えられる。
- b) レース2 の距離の 2/3 以下の場合＝結果は公式となり、以下の選手権ポイントが与えられる。
 - ◇ レース2 で 3 周末満でレースキャンセル＝ノーポイント
 - ◇ 3 周以上完了したがオリジナルのレース距離の 50%に達していない場合＝ハーフポイント
 - ◇ オリジナルのレース距離の 50%以上を完了＝フルポイント

2. レース1 が 3 周以上完了したがレース1 の距離の 2/3 を完了していない場合

レース2 は、

レース2 の距離：レース1 の距離の 2/3 を完了する周回数

グリッドは、レース1 の結果順

レース1 における完走者のみ参加することが出来る。

車両は修理、交換、給油が認められる。

レース2 が中断された場合

- a) レース2 の距離の 2/3 を完了＝結果が公式となりフルポイントが与えられる。
- b) 最低 3 周を完了し、レース2 の距離の 2/3 以下の場合＝結果は公式となり、以下の選手権ポイントが与えられる。レース1 とレース2 の周回数が加算される。
 - ◇ オリジナルのレース距離の 50%に達していない場合＝ハーフポイント
 - ◇ オリジナルのレース距離の 50%以上を完了＝フルポイント
- c) 3 周以下の場合＝レース2 は無効とされ、レース1 の結果に基づき下記ポイントが与えられる。
 - ◇ オリジナルのレース距離の 50%に達していない場合＝ハーフポイント
 - ◇ オリジナルのレース距離の 50%以上を完了＝フルポイント

3. 原則として、第3レースのスタートに関する規定は存在しない。しかし、レースディレクションは、トラックコンディションとイベントスケジュールを考慮し、以前のレースで結果が得られなかった場合や、不可抗力な例外的状況下における優先権を保持している。

レース 1	レース 2	結果	ポイント（オリジナルのレース距離の%）
3周以下の場合	レース距離＝オリジナルのレース距離の2/3 オリジナルのグリッド、全員参加可能		レース 2 オリジナルの50%未満＝ハーフポイント レース 2 オリジナルの50%以上＝フルポイント
	3周末満の場合	レースキャンセル	ノーポイント
	最低3周以上、レース 2 の2/3	レース 2 結果公式	レース 2 がレース 1 の50%未満＝ハーフポイント レース 2 がレース 1 の50%以上＝フルポイント
	最低レース 2 の距離の2/3	結果公式	フルポイント
	レース 1 の再スタートが不可能な場合	レースキャンセル	ノーポイント
3周以上2/3以下	レース 2 距離＝レース 1 の距離の2/3を完了する グリッド＝レース 1 結果、レース 1 完走者のみ		総レースの距離が最低3周だがレース 1 の距離の50%未満＝ハーフポイント 総レースの距離が最低3周以上でレース 1 の距離の50%以上＝フルポイント
	3周末満の場合	レース 1 の結果	レース 1 がレース 1 の50%未満＝ハーフポイント レース 1 がレース 1 の50%以上＝フルポイント
	最低3周以上、レース 2 の2/3	レース 2 の結果	レース 1 ＋レース 2 ＝レース 1 の距離の50%未満＝ハーフポイント レース 1 ＋レース 2 ＝レース 1 の距離の50%以上＝フルポイント
	最低レース 2 の距離の2/3	結果公式	フルポイント
	レース 1 の再スタートが不可能な場合	レース 1 の結果	レース 1 がレース 1 の50%未満＝ハーフポイント レース 1 がレース 1 の50%以上＝フルポイント
レース 1 の距離の2/3以上		結果公式	フルポイント

B. MotoGP

1. レース1が3周末満で中断した場合：レース2のスタートは以下のとおり。

レース2の距離：レース1の距離マイナス1周

グリッドはオリジナルの位置

全ライダーが再スタートすることが出来る。

車両は、修理、交換、給油が可能。

レース2が中断された場合

- レース2の距離の 3/4 を完了＝結果が公式となりフルポイントが与えられる。
- レース2の距離の 3/4 以下の場合＝結果は公式となり、以下の選手権ポイントが与えられる。
 - ✧ レース2で3周末満でレースキャンセル＝ノーポイント
 - ✧ 3周以上完了したがオリジナルのレース距離の50%に達していない場合＝ハーフポイント
 - ✧ オリジナルのレース距離の50%以上を完了＝フルポイント

2. レース1が3周以上完了したがレース1の距離の3/4を完了していない場合

レース2は、

レース2の距離：レース1の距離を完了する周回数

グリッドは、レース1の結果順

レース1における完走者のみ参加することが出来る。

車両は修理、交換、給油が認められる。

レース2が中断された場合

- レース2の距離の3/4を完了＝結果が公式となりフルポイントが与えられる。

- b) 最低 3 周を完了し、レース 2 の距離の 3/4 以下の場合＝結果は公式となり、以下の選手権ポイントが与えられる。レース 1 とレース 2 の周回数
が加算される。
- ✧ オリジナルのレース距離の 50% に達していない場合＝ハーフポイント
 - ✧ オリジナルのレース距離の 50% 以上を完了＝フルポイント
- c) 3 周以下の場合＝レース 2 は無効とされ、レース 1 の結果に基づき下記
ポイントが与えられる。
- ✧ オリジナルのレース距離の 50% に達していない場合＝ハーフポイント
 - ✧ オリジナルのレース距離の 50% 以上を完了＝フルポイント

3. 特例的な状況下において、レースディレクションは第 3 レースの実施を決定
する場合がある。第 1 レースが最低 3 周を完了し、第 2 レースが最低 5 周を
完了した場合は、結果が公式となり、それ以降の再スタートは行われない。

第 3 レースが実施される場合

- ・ レース距離及び参加資格は事項 1.26.4 に準拠する。
- ・ レース結果及び選手権ポイント基準は事項 1.26.6 に準拠することとし、
全てのレースが最低 3 周を完了しているものとする。

レース 1	レース 2	レース 3 案	結果	ポイント（オリジナルのレース距離の%）
3 周以下の場合	レース距離＝オリジナルのレース距離マイナス1周 オリジナルのグリッド、全員参加可能	※原則的に第3レースやそれ以降のレースは無い レースディレクションは特別な状況下において再スタートを認める		オリジナルの50%未満＝ハーフポイント オリジナルの50%以上＝フルポイント
	3 周未満の場合	レースディレクションがレース 3 を決定する レース 3 の距離＝レース 2 の距離マイナス1周（最低5周）		
		再スタートしない場合や3 周未満の場合	レースキャンセル	ノーポイント
		3 周以上5 周未満	結果公式	ハーフポイント
	最低3 周以上、レース 2 の 3/4	5 周以上	結果公式	レース 3 がレース 1 の 50% 未満＝ハーフポイント レース 3 がレース 1 の 50% 以上＝フルポイント
		レースディレクションがレース 3 を決定する レース 3 の距離＝レース 2 の残りの距離（最低5周）		
		再スタートしない場合や3 周未満の場合	レース 2 結果公式	レース 2 がレース 1 の 50% 未満＝ハーフポイント レース 2 がレース 1 の 50% 以上＝フルポイント
	最低レース 2 の距離の 3/4	3 周以上	結果公式	レース 2 と 3 がレース 1 の 50% 未満＝ハーフポイント レース 2 と 3 がレース 1 の 50% 以上＝フルポイント
			結果公式	フルポイント
			レースキャンセル	ノーポイント
レース 1 の再スタートが不可能な場合				
3 周以上 3/4 以下	レース 2 距離＝レース 1 の距離を完了する グリッド＝レース 1 結果、レース 1 完走者のみ		総レースの距離が最低3 周だがオリジナルレース距離の 50% 未満＝ハーフポイント 総レースの距離が最低3 周以上でオリジナルレース距離の 50% 以上＝フルポイント	
	3 周未満の場合	レースディレクションがレース 3 を決定する レース 3 の距離＝レース 2 の距離マイナス1 周（最低5 周）		
		再スタートしない場合や3 周未満の場合	レース 1 の結果	レース 1 がレース 1 距離の 50% 未満＝ハーフポイント レース 1 がレース 1 距離の 50% 以上＝フルポイント
		3 周以上	結果公式	レース 1 と 3 がレース 1 距離の 50% 未満＝ハーフポイント レース 1 と 3 がレース 1 距離の 50% 以上＝フルポイント
	5 周以上	結果公式	レース 1 と 2 がレース 1 距離の 50% 未満＝ハーフポイント レース 1 と 2 がレース 1 距離の 50% 以上＝フルポイント	
	最低レース 2 距離の 3/4		結果公式	フルポイント
レース 1 の再スタートが不可能な場合			レース 1 の結果	レース 1 がレース 1 距離の 50% 未満＝ハーフポイント レース 1 がレース 1 距離の 50% 以上＝フルポイント
レース 1 距離の 3/4 以上			結果公式	フルポイント

1.27 チェックエリア

レース終了後、またはレース中断後の後半レースの終了後、上位 3 位のマシン、
ならびにテクニカルディレクターの指定するマシンは、車検員による車検また
は抗議の申入れに備え、車検場に移動しなくてはならない。
マシンは通常、レース終了より 60 分後に車検場から解放される。

1.28 選手権ポイントおよび順位

1.28.1

ライダーおよびコンストラクターは、FIMグランプリ世界選手権のタイトルを競う。

MotoGP クラスのプライベート（インディペンデント）チームのライダーは、MotoGP クラスインディペンデントチームライダートロフィーの下で競う。

チームはFIM MotoGP チーム世界選手権、FIM Moto2 チーム世界選手権、FIM Moto3 チーム世界選手またはMotoGP インディペンデントチームトロフィーの該当する選手権の下でタイトルを競う。

1.28.2

ライダーの獲得ポイントは、各レースにおいて授与されるものとする。

1.28.3

コンストラクターの獲得するポイントは、レースでの順位結果にもとづき、そのマシンの中で最も上位につけたマシンに対するポイントのみとなる。

1.28.4

MotoGP クラスのチームは、原則的に 2 名のライダーで構成される。チーム名には、以下の 3 点の要素が盛り込まれる。

- 1) マシンまたはエンジンのマニュファクチャラー名（必須）
- 2) チーム名（チーム名とマニュファクチャラー名と同一の場合以外、必須）
- 3) 主要スポンサーの名称（任意）

各クラスのチームは、選手権タイトルまたはトロフィーを競う。1 レースにつき複数のライダーを出場させるチームの場合、補欠および代替ライダーを含め、チームの最高位と最下位の両ライダーの獲得ポイントが、チーム選手権のランキングに反映される。

2 名以上のライダーを擁し大会にエントリーしたチームが、1 名ないし 2 名のライダーのみがレースをスタートした場合、チーム選手権のランキングには、上位ライダーのポイントのみが反映される。

ワイルドカードライダーには、チーム選手権のポイントは与えられない。

1.28.5 レース毎に、下記スケールの選手権ポイントが授与される。

1 位	25 ポイント	6 位	10 ポイント	11 位	5 ポイント
2 位	20 ポイント	7 位	9 ポイント	12 位	4 ポイント
3 位	16 ポイント	8 位	8 ポイント	13 位	3 ポイント
4 位	13 ポイント	9 位	7 ポイント	14 位	2 ポイント
5 位	11 ポイント	10 位	6 ポイント	15 位	1 ポイント

MotoGP スプリントにおいては、以下のスケールに基いた選手権ポイントが与えられる。

1 位	12 ポイント	4 位	6 ポイント	7 位	3 ポイント
2 位	9 ポイント	5 位	5 ポイント	8 位	2 ポイント
3 位	7 ポイント	6 位	4 ポイント	9 位	1 ポイント

1.28.6

全てのレース結果が選手権のランキングに反映される。

1.28.7

ポイント数の累計が同点の場合、最終順位は、**グランプリレース**で記録した最上位の回数にもとづき決定される（1 位の回数、2 位の回数等）。**MotoGP** においては、**スプリントの結果はタイを決定づけるものとはならない。**

依然としてタイの場合、より直近の選手権において上位順位を達成した順に高い順位が与えられる。

1.28.8

各カテゴリーの世界チャンピオンは、FIM公式セレモニーへの出席が義務付けられる。

1.29 競技者への指示と連絡

1.29.1

チームおよびライダーは、レースディレクター、FIMMotoGP スチュワード及び/あるいは競技監督より、規則に準拠した特別な公式通知をもって各種指示を受ける場合がある。

公式通知は、公式掲示板に掲示されるか各チームに配布されなければならない。または、各競技会にてIRTAの準備する、チーム宛専用のメールボックスに投函される。公式掲示板への掲示ならびにチーム宛メールボックスへの投函をもって、公式文書が配布された証拠とみなされる。

1.29.2

プラクティスおよびレースの全ての順位とリザルト、ならびに競技役員により発行された裁定書は、公式掲示板に掲示されるかチームに配布されなければならない。

公式掲示板への掲示またはその他方法によってチームに配布された物をもって、上記の各種文書は配布され、正式に発表されたものとみなされる。

1.29.3

レースディレクション、常任競技役員、または競技監督または FIMMotoGP スチュワードより、チームまたはライダーへの伝達事項は、書面かまたは電子メールや公式計時モニターを含む電子手段により連絡されなくてはならない。同様に、チームまたはライダーよりレースディレクション、常任競技役員、あるいは競技監督への伝達事項も、電子メールを含む電子手段を含む書面にて連絡されなくてはならない。

1.30 ピットレーン内のチーム要員

安全上の理由から、以下の規則が厳密に遵守されなければならない。

1.30.1

マシンの調整作業の場合を除き、出場しているクラス以外のプラクティス、ウォームアップおよびレース中にチーム関係者がピットレーンに立入ることは禁止される

1.30.2

ピットの作業エリア内に立ち入ることのできるライダー1 名あたりのチーム要員の数は以下のように制限される。:

- MotoGP フリープラクティスセッション及びウォームアップの場合：最大8名
- MotoGP クォリファイ1 及びクォリファイ2、また日曜のウォームアップセッション: 最大6名、ならびに、ウェット宣言（事項 1.18.17 参照）が出されたレースで車両変更を行う場合、最大5名。

これらの人員は、テクニカルディレクターによって承認されたヘルメットの装着が義務とされ、それによって識別される。

- Moto3 および Moto2 クラス 最大6名

1.30.3

各ライダーにおけるシグナリングプラットフォーム上のチーム員の数は一クラス共に最大 4 名とする。

1.30.4

安全上の理由から、ピットボックス（常設及び仮設）内でレースマシンのエンジンを始動させてはならない。エンジンはピットレーンまたはピットボックスまたはテントの外で指定された場所で始動させなければならない。

如何なる疑義をも避けるため、スターター機材は、ピットボックスの外に出た時点で連結させなければならない。

- 1.30.5 安全上の理由から、ホイールの変更を行っている最中のエンジン始動は認められない。