

FIM 耐久世界選手権及びカップ規則

EWC

運営規則

2022 年

一般規約および条件	1
アンチドーピングコード	2
大会特別規則	2
1. スポーツ規則	3
1.1 序論	3
1.2 イベント	3
1.3 パドック	4
1.4 オフィシャル及び組織	5
1.4.1 常任オフィシャル	5
1.4.2 各大会におけるオフィシャル	6
1.5 国際審査団（大会行政管理）	7
1.6 レースディレクション	8
1.7 FIM EWC スチュワードパネル	9
1.8 カレンダー	10
1.9 モーターサイクル	10
1.10 競技参加適格者	12
1.10.1 ライセンス	12
1.10.2 エントリー	12
1.10.3 チームの構成	13
1.10.4 ライダー及びチームマネージャーブリーフィング	14
1.10.5 ライダーの年齢	14
1.10.6 契約チーム及びマニュファクチャラー	14
1.10.7 参加受理	15
1.10.8 エントリー料	15
1.10.9 イベントに参加しなかった場合	15
1.10.10 大会からの離脱	16
1.10.11 イベントへの参加	16
1.10.12 レースへの参加	16
1.11 スターティングナンバー	16
1.12 一部夜間に行われるイベントに関する条件	16
1.13 スケジュール	17
1.13.1 プラクティスのスケジュール	17
1.13.2 ウォームアップ	18
1.13.3 スケジュールの変更	19
1.14 テクニカルコントロール/メディカルコントロール/ドーピングコントロール	19
1.15 プラクティスセッション	20
1.16 グリッドポジション	21
1.17 レース	22
1.17.1 出走許可	22
1.17.2 レースの時間、レース距離	22

1.17.3	メディカルセンターへの移送が必要とされる転倒に基づく手順	22
1.17.4	レース中のペナルティー	22
1.17.5	ピットストップ	22
1.17.6	コース上での停止/車による援助での復帰	25
1.17.7	モーターサイクルパーツの変更	26
1.17.8	レースの中立/セーフティーカー手順	26
1.18	スタートの手順	28
1.19	特別レースペナルティーの手順	33
1.19.1	ライドスルー手順	33
1.19.2	ストップ&ゴーの手順	34
1.20	プラクティスおよびレース中の行為	35
1.21	フラッグおよびライト	38
1.21.1	情報を伝えるためのフラッグおよびライト	38
1.21.2	情報、および指示を伝えるフラッグ	40
1.21.3	フラッグのサイズ	42
1.21.4	フラッグの色	42
1.21.5	ライダーのナンバーボード	43
1.21.6	フラッグマーシャルポスト	43
1.21.7	ライトシグナル	43
1.21.8	ボードによる合図	43
1.22	マーシャルのユニフォーム	43
1.23	メディカルカー	44
1.24	レースの終了およびレース結果	44
1.25	レースの中断	45
1.26	中断されたレースの再スタート	46
1.26.1.1	1台のセーフティーカーの後方の場合	47
1.26.1.2	2台のセーフティーカーの後方の場合	47
1.27	チェックエリア	48
1.28	表彰台	48
1.29	最終テクニカルコントロール	48
1.30	賞金	48
1.31	抗議が生じた場合に実施されるマシンコントロールに必要な保証金	49
1.32	抗議が生じた場合に実施される燃料検査に必要な保証金	49
1.33	燃料規則に違反した場合の罰則	49
1.34	選手権及びカップのポイント：順位	49
1.35	競技参加者に対する指示及び伝達事項	53
	大会特別規則（基本）	54

一般規約および条件

本規則における男性人称代名詞は、簡素化を目的としたものであり特に明記されていない場合は女性を含むこととする。

ロードレース FIM 世界選手権及びカップ耐久(以下選手権、カップ及びトロフィーとする)に参加するすべてのライダー、チーム関係者、オフィシャル、主催者及び関係者全ては、自ら、および自らの雇用人、代理人に、下記の規則の条項を遵守させる義務がある：

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

上記は随時補足および改訂される。

上記に明記された者は、FIM 耐久世界選手権及びカップ規則(以下規則とする)に則り、ペナルティー対象者となりうる。

このような規則は、さまざまな言語に翻訳される可能性があるが、解釈に関して論議が生じた場合には、公式の英語版規則が優先される。

自らのエントリーに関係する人物全員に、規則の条件を保守させるのがチームの責任である。規則を遵守することは、ライダー、あるいはイベントにマシンを出場させる他の者とチームの合同かつ個別の責任である。

エントリーしているマシンと何らかの形で関係する者、あるいはパドック、ピット、ピットレーン、またはコースにいる者は、全員がイベントの間、常時適切なパスを身に付けていないてはならない。

アンチドーピングコード

関係する者全ては、本規則巻末にあるアンチドーピングコードを熟読しなければならない。状況に応じてペナルティーが科せられる。

大会特別規則

特例的な状況において、FIM は、各大会のオーガナイザーが現行規則に含まれていないまたは異なっている特別規定を大会特別規則に明記することを認める。

1. スポーツ規則

1.1 序論

- 1.1.1 チーム、ライダーとコンストラクターのための耐久 FIM 世界選手権及び FIM ワールドカップが開催される。
- 1.1.2 大会に関連する公式書類は FIM スポーツコード事項 100.5 に準拠していなければならない。

1.2 イベント

- 1.2.1 イベントは、技術及びスポーツチェックの開始予定時刻になった段階で開始したと見なされ、すべてのレース終了後の抗議提出期限が終了し、技術的、またはスポーツ的な立証が終了した段階（いずれか遅い方）で終了したとみなされる。

レースコントロールは、すべての設備が使える状態のまま、抗議提出期限が終了するまで待機し、すべてのオフィシャルとマーシャルも、その間、レースディレクション及び FIM スチュワードの要請に答えられるように待機していなければならない。

- 1.2.2 イベントは、FIM が当該選手権用に承認したサーキットで開催されなくてはならない。
- 1.2.3 イベントで併催できるレースは、FIM が承認したサポートレースとし、イベントスケジュール（1.13）に変更を及ぼさないレースのみとする。
- 1.2.4 イベント中に、“デモンストレーション” や “ディスプレイ” などのように 4 輪のレースを含み車両を用いた活動を行う場合、事前に FIM の承認を受けなくてはならない。
- 1.2.5 主催者は、プロモーターによって指名され、FIM の承認を得なければならない。
- 1.2.6 主催者は、イベントのスムーズかつ効率の良い進行のために必要な設備と人員を提供することに関して責任を持つ。
- 1.2.7 主催者は、FIM スポーツコード事項 110.1.1 に準拠する第三者保険に加入しなければならない。

1.2.8 イベントの90日前までに、大会主催者は、FIM及びEELに下記情報を提供しなくてはならない。

- a. 連絡の為のオーガナイザーの名前と住所、および連絡用の電話番号、ファックス番号及びe-mailアドレス
- b. イベントの開催日および開催地
- c. サーキットの詳細図。進行方向（時計回りであるか、逆時計回りか）、及び全長。
- d. サーキットにおけるライダーインフォメーションセンターと公式伝達ボードの位置
- e. 第三者賠償保険を担当する会社の名前および住所、および保険証番号
- f. 主催国協会名称と住所
- g. 競技監督氏名（FIM クラーク・オブ・ザ・コーススーパーライセンス番号併記）
- h. チーフメディカルオフィサー（CMO）氏名、住所、および電話番号
- i. 当該大会指定病院名、住所及び電話番号
- j. 英語及びフランス語の大会特別規則（付録参照）

1.2.9 イベントの90日前までにFIMはプロモーターに対してタイムスケジュール案を提案する。

1.2.10 イベントの遅くとも60日前までに、FIMは上記の情報を印刷し、イベントに参加するすべてのチーム宛に発送する。

1.3 パドック

1.3.1 遅くとも第1回プラクティスの前日から、チームがパドック、ピットボックス、および他のすべての設備を使えるように準備され、レース終了後1日は、競技参加者がこれを使用できるようにしなくてはならない。

1.3.2 パドックは、ピット設営を行うために到着したチームが、8時から20時30分の間、出入りが可能でなければならない。

1.3.3 パドックが使用されている間中、サーキットとパドックの車両進入ゲートは24時間体制で警備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中、サーキット内には基本的な医療サービスと消火サービスが用意されなければならない。

消防車は最低下記の特性を備えるものとする：

容量： 4m³ 圧力： 40kg/cm²（最高）12Kg/cm²（最低）
水圧： 300～400 リットル/分

1.3.5 日曜日のレースに先立つ水曜日の深夜0時から、レース後の月曜日の深夜0時まで、パドックエリアには完全な警備体制が整っていないなければならない。

1. 4 オフィシャル及び組織

下記の全てのオフィシャルは大会の円滑な運営のために必要とされる時間までに集合してなければならない。

1.4.1 常任オフィシャル

以下の全てのオフィシャルは監督業務を行う監督者として任命される。病気または不可抗力の場合以外、オフィシャルは各大会に出席するものとされる。

レースディレクター

適切な規則運営、プラクティス及びレースが効率よく行われているかの監督責任を有する。レースディレクターは国際審査団と FIM スチュワードパネルとの連絡に関する責任も持つ。競技監督(クラークオブザコース)は、レースディレクターと常に相談の上仕事に従事する。レースディレクターは下記部分について優先的な権限を有し、競技監督はその合意を示し命令を下す。

- a) プラクティス及びレースの運営、タイムテーブルの維持、そして必要な場合、レースディレクションに対してスポーツ規則に準拠したタイムテーブルの変更を提案する。
- b) もし、継続する事によって安全が確保できないと判断する場合、スポーツ規則に準拠しプラクティス又はレースを停止し、適切な再スタート手順が取れるか確認する。
- c) スタート手順
- d) セーフティーカーの導入
- e) メディカルカーまたは高速介入車両の使用

テクニカルディレクター

技術規則が適切に遵守されているか確認し、車検の管理及び技術的抗議の対応。テクニカルディレクターは彼の独断により、安全上の理由から如何なるパーツの使用も拒否することが出来る。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。。

FIM メディカルディレクター

主催者によって任命され、チーフメディカルディレクターとの連絡に関して責任を有するとともにメディカルコードが適切に遵守されているか確認する。

F I Mセーフティーオフィサー 安全に関する全般的な監督責任を有する。

1.4.2 各大会におけるオフィシャル

全てのイベントオフィシャルは各大会毎に任命され、FIMによって承認される。

1. 競技監督

役務は

- a. 大会期間中に施設が適切な準備を整えているか、大会を開催するにあたり必要とされる法的要件を満たしているか確認する。
- b. 全てのオフィシャル及びサービスが配置についているか確認する。

全てのトラック人員及び装備の配置（マーシャル、消化設備、モトタクシー、回収車両、介入車両、フラッグ等）がプラクティスセッション及びウォームアップの最低 30 分前までにサーキット全周にわたり配備されているかどうか。

朝のメディカルインスペクション終了後、メディカル人員はトラックマーシャルの後方 5m に待機するかその場を離れなければならない。スポーツインスペクションが行われるために、スポーツ関連人員のみがトラック沿いに待機する。

レースディレクター、FIM セーフティオフィサー、競技監督及びチーフマーシャルオフィサーが、毎日の最初のプラクティスセッションまたはウォームアップラップ開始 30 分前に最終インスペクションを行い、規則通りに準備されているか確認する。

最終インスペクションラップにおける各フラッグマーシャルポストにおいてイエローフラッグが振動提示され、フラッグ及び FIM セーフティオフィサーの要望する装備も準備されていなければならない。

- c. 大会のスムーズかつ円滑な運営のための決定を下す。
- d. レースディレクターまたはレースディレクションの要請に従いセーフティカーを使用する。
- e. 大会が規則の範囲内で運営されているか確認する。
- f. FIM スチュワードパネル抗議に関する報告を行う。
- g. 暫定結果（プラクティス、ウォームアップ、スターティンググリッド及びレース）に速やかに署名及び時間を記載し、国際審査団に報告する。

2 事務局

役務は

- a. 大会期間中、オフィシャル間の円滑な伝達を補佐する。
- b. 国際審査団、レースディレクション及び FIM スチュワードへの秘書的役割を果たす

3 その他オフィシャル

大会の効率のよい運営に必要とされるマーシャル、テクニカルスチュワード、警備員、メディカルスタッフ等

各大会におけるオフィシャル間のコミュニケーションは、当該役務を担当する常任（パーマネント）オフィシャルを経由して行うこととする。

1.5 国際審査団（大会行政管理）

1.5.1 大会の運営は、下記構成メンバーによる国際審査団によって行われる。

審査委員長 FIM によって任命される。議長となる。

第2 審査委員、第3 審査委員 FIM によって任命される。

FIM レースディレクター

FIM セーフティーオフィサー

FIM メディカルディレクター

EEL に任命された代表

競技監督

FIM チーフメディカルオフィサー

FIM テクニカルディレクター

1.5.2 国際審査団メンバーの役務は常に下記のとおりとする

- a. 各ライダー及びチームが適切なライセンス所持者で且つ許可を得ているか確認する。
- b. 車検終了後、各クラスのモーターサイクルの適格性を確認する。
- c. 大会のスムーズかつ効率のよい運営を確認する。
- d. オーガナイザープロトコールまたは規則に反する如何なる懸念事項をもレースディレクションに提案する。
- e. 規則違反がある場合、FIM EWC スチュワードに報告する。

- f 車検、プラクティス及びレースについて様々なオフィシャルから報告を受ける
- g オーガナイザーに対して大会の円滑かつスムーズな運営に関する提案を行う
- h プラクティス及びレース結果の確認を行う

1.5.3 国際審査団は、大会期間中必要に応じて招集されるが、最低下記ミーティングを行う。

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

1.5.4 国際審査団の定足数は2名とする。

投票を必要とする決定の場合、審査委員長、第2及び第3審査委員のみ投票権を持っている。

全メンバーが1票を有する。決定は単純過半数による。同票が生じた場合、審査委員長が決裁権を有する。

FIM スチュワード、テクニカル及びメディカル FIM 代表及び環境スチュワードは国際審査団に出席する事が出来る。国際審査団委員長は、会議の円滑化のためにその他オフィシャルまたは人員を会議に招くことが出来る。しかし、FIM オブザーバー、環境スチュワード、招待されたオフィシャルまたはその他人物に投票権は与えられない。

1.6 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FIMによって任命される。

1.6.1 レースディレクションの構成は以下のメンバーとする。

- FIM レースディレクター 議長となる
- FIM セーフティーオフィサー 12時間以上のレースの場合、交代で参加する
- EEL代表

各メンバーは1票の投票権を有する。決定は単純過半数で行われる。

レースディレクションは大会期間中、必要な時に招集される。

レースディレクションの定足数は 2 名とする。FIM レースディレクターが不在の場合（一時休憩またはその他の理由）、FIM セーフティーオフィサーがミーティングの議長となる。

1.6.2 レースディレクションの役務は以下のとおり

- a) 規則に明記されたとおりに決定する
- b) FIM 世界選手権規則に則り、大会の安全、円滑な運営を確実にするための運用を行う。
- c) 安全条件を考慮したレースフォーマットまたは/及びプラクティスセッションの変更。これは規則に記載され得ない状況を解決するために絶対的に必要と判断された場合に限る。このような例外的な状況の場合、規則の特定条項を上回るものとする。
- d) 規則に明記されている以外の条件を解決しなければならない場合、レースディレクションは、プレレースインストラクション（レース前指示）または状況説明、場合によってはレース前規則（特定サーキットにおける特別なケースとして）を発行する場合がある。しかし、そのような場合、規則に明記された期間内に発行されなければならない。

1.7 FIM EWC スチュワードパネル

1.7.1 FIM EWC スーパーライセンスを所持する 3 名で構成されるパネルとし、会の議長となるチーフスチュワードによって監督される。各 FIM EWC スチュワードは、常任委員とされるか当番制とされる。

1.7.2 FIM EWC スチュワードパネルの定足数は 2 名とする。

1.7.3 各メンバーは投票権を有する。決定は単純過半数で行われる。タイが生じた場合、議長が決裁権を有する。

1.7.4 チーフスチュワードが大会を欠席となる場合、第 2 スチュワードがその空席を埋める。

1.7.5 FIM EWC スチュワードは、大会期間中いつでもミーティングを開催する事が出来る。

1.7.6 FIM EWC スチュワードは以下に関して責任を有する。

- a. 規則に則り裁定を下す。
- b. 規則違反のある場合、ペナルティーを科す。
- c. 円滑な運営を怠ったり重大な規則不履行に対しオーガナイザーにペナルティーを科す。
- d. 規則違反に関連する全ての抗議に裁定を下す

1.7.7 FIM EWC スチュワードの全ての決定は、レースディレクション並びに関係する全ての者に書面で通達される。

FIMEWC スチュワードパネルがトラック活動中（プラクティス及びレース）に下す裁定はモニター上に掲示される場合がある。一般的なスクリーン上への掲示は、効力のある裁定とされる。

1. 8 カレンダー

1.8.1 各選手権の対象となるレースのカレンダーは、原則として選手権開催の6か月前までに発表される。

1. 9 モーターサイクル

1.9.1 クラス

- FIM 世界選手権対象クラスはフォーミュラ EWC とする。
- FIM ワールドカップとして認められるクラスはスーパーストックとする。
- 主催者は、エクスペリメンタルと称する他のクラスを追加することができる。

技術仕様は、テクニカルディレクターの推奨に従い、本規則及び特別規則に明記されていないなければならない。このクラスの参加者はエントリーしたレースの順位の対象とはならず、賞及ポイントも受けることは出来ない。

このカテゴリー用の表彰台は準備されるが、最低 3 台がスターティングリストに含まれていないなければならない。

第 1 回目の公式プラクティスセッションに先立つ車検の際に、チームマネージャーは、自らのモーターサイクルが参加するクラスを確認する宣言書に署名する。この書類に署名したあとは、クラス変更は認められない。

チームは、同一クラスに限り複数の車両最大 2 台を車検に持ち込むことができる。

1.9.2 ライトおよびシグナル

主催者が供給するプラスチック素材の有効な留め具を持つ最低1つの光反射性のアームバンドは、プラクティス、ウォームアップそしてレース時にライダーが装着しなければならない、それは義務とする。

更に、主催者は、アームバンドと同色のプレスレットを供給しなければならない。プレスレット及びアームバンドは国際審査団の許可表明がない場合、変更することはできない。

ヘルメットの後部と側面にも、粘着性のある光反射テープが貼付されなければならない。そのうちの1枚は赤色で25cm²、もう1枚は白色で25cm²とする。

モーターサイクルに装備されている全てのライトはプラクティス及びレース中は常に点灯されていなければならない。

フォーミュラ EWC 車両のヘッドライトは白色光を発光しなければならない。

その他クラスのヘッドライトは黄色い光を発光しなければならない。

車両の電装に関しては事項 2.3.11 を遵守すること。

車両には事項 2.3.12 に準拠したナンバープレートが装着されなければならない。

夜間練習及びレースに関して、ゼッケンの字体は自発光式でなければならない。レースディレクターの要請に従い、自発光式のゼッケンのスイッチをオンにしなければならない。その指示は、ボードによって行われる(100cm×80cm で黒地に黄色文字で LIGHT と表示される)

車検時にこれら自発光式ゼッケンが確認される。



1.9.3 推進の方法

モーターサイクルは独自の駆動力、ライダーの筋力、および自然の重力によってのみ推進される。

1. 10 競技参加適格者

1.10.1 ライセンス

ライダーは有効なライセンスを所持していなくてはならない。

チームは有効なライセンスを所持していなくてはならない。チームはライセンスに記載されている名称でエントリーが受け付けられ、分類される。

コンストラクターは、適切な FIM マニファクチャラーライセンスを所持していなければならない。

1.10.2 エントリー

全てのエントリーは、ライダー、チーム、スポンサー及び車両のメーカー等全ての情報を記したエントリー用紙を使用し、書面にて行われなければならない。

チーム登録の際、下記が最低限含まれていなければならない。

24時間内のレースの場合のライダー名、24時間レースの場合2名のライダー名。

不可抗力が認められた場合以外は、ライダーは、チーム員として受付を行わなければならない。

エントリー用紙は、FIM 公式言語で印刷されていなければならない、スポーツコード事項 60.5 について明記される。

エントリー用紙にはチームマネージャーの署名が必要とされ、主催者に送付される。

エントリーできるチームの数は査察報告書またはプラクティス及びレースともに最大**65**台とする特別規則に記載されている数を上回ってはならない。

オーガナイザーが当該コースに認められた数を超えるエントリーを受けた場合：選抜委員会が、全エントリーから選抜する。

エントリーは、1ヶ月前までに受理されなければならないが、不可抗力が認められる場合、車検前までに変更することができる。

1.10.3 チームの構成

各車両は、2名または3名のライダーによって構成されるひとつのチームによって走行される。

12時間以上または1800Km以上のイベントに関して補欠ライダーが認められる。

チームの構成は、現行の手順に則ってエントラントにより申告されなくてはならないが、公式文書によって受付までに行われなければならない。

受付終了時点から最終プラクティスセッション終了までは、同一チーム内でチーム構成の変更やライダーの走行順（アームバンド）の変更は禁止される。不可抗力の場合のみ、チーム構成の変更は書面により特例が認められる。このような変更のある場合、国際審査団に対して書面で申請し、起こりうるアームバンド並びにプレスレットの変更の承認を受けなければならない。

変更の無い場合、最終クオリファイプラクティスセッション後のリストが自動的に有効とされる。

レースをスタートするライダーの氏名が遅くともウォームアップ終了後1時間以内に伝達されなければならない。

オーガナイザーは、チームの構成の如何なる変更に関して如何なる料金も徴収することは認められない。

1.10.4 ライダー及びチームマネージャーブリーフィング

第1回目のプラクティスセッションが始まる前日に、当該選手権またはカップに初めて参加するライダーを対象とするブリーフィングが義務づけられる。

第1回目のオフィシャルプラクティスセッションが始まる前日に全てのチームマネージャーを対象とするブリーフィングが開催され、参加は義務とされる。

これら2つのブリーフィングの実施日、時間、および場所は、大会特別規則（SR）に明記される。

ブリーフィングに最後まで出席しない場合、当該ライダー、またはチームはペナルティーの対象となる。

ライダーとチームライセンスが確認される。

審査委員長によって例外が認められる。

1.10.5 ライダーの年齢

ライダーライセンスは、18歳に到達した場合のみ発行される。

ライダーの最低年齢は、当該ライダーの誕生日を基準とする。

1.10.6 契約チーム及びマニュファクチャラー

1.10.6.1 各イベントの30日前に、プロモーターは契約しているチームのリストを発行する。このリストは公式プラクティスの第1回目のセッション前日に更新することができる。

1.10.6.2 各契約チームは、選手権全戦に参加することを誓約しなければならない。（鈴鹿8時間耐久は除く）

如何なる理由があろうと、チームが他の選手権に参加しない場合、プロモーター及びFIMに対し残りの選手権に参加する代替チームの提案を行わなければならない。代替チームは当該年度の前契約チームであってはならない。もしそれが出来ない場合、当該チームは、次年度の契約チームとなることは認められない。

1.10.6.3 各大会の30日前までに、プロモーターは契約マニュファクチャラーのリストを公表する。

1.10.7 参加受理

エントリーは下記の優先順位に基づいて行われる：

- 当該選手権第1戦の前
 - － 年間契約チーム
 - － 前シーズンの選手権でポイントを獲得したチーム (N-1)
 - － 前シーズンのカップでポイントを獲得したチーム (N-1)
 - － 2 枠は、事項 2.9 の同意事項及び耐久テクニカルディレクターの承認を受けエクスペリメンタルクラスにマシンを参加させたチームに与えられる。
 - － シーズン最終戦の前の大会 (N-2) で選手権ポイントを獲得したチーム
 - － シーズン最終戦の前の大会 (N-2) でカップポイントを獲得したチーム
 - － その他のチーム

- 当該選手権第1戦以降
 - － 年間契約チーム
 - － エントリー締切り時点で、そのシーズンの選手権でポイントを獲得しているチーム
 - － エントリー締切り時点で、そのシーズンのカップでポイントを獲得しているチーム
 - － 2 枠は、事項 2.9 の同意事項及び耐久テクニカルディレクターの承認を受けエクスペリメンタルクラスにマシンを参加させたチームに与えられる。
 - － シーズン最終戦の前の大会 (N-1) で選手権ポイントを獲得したチーム
 - － シーズン最終戦の前の大会 (N-1) でカップポイントを獲得したチーム
 - － その他のチーム

1.10.8 エントリー料

各チームには、エントリー料の支払いが義務づけられる。

以下のとおりとする。

24時間未満のレースの場合最高額は 1500 ユーロとする。

24 時間レースの場合、最高額は 2500 ユーロとする。

レースの30日前までにオーガナイザーに支払われなければならない。

1.10.9 イベントに参加しなかった場合

イベントにエントリーしたが、その後、当該イベントに参加しないことを決めたライダーは、オーガナイザーに報告しなくてはならない。エントリー用紙を提出し他にもかわらず、無断で欠場したライダーに関して国際審査委員会から FIM に連絡される。FIM は下記のペナルティーを科す：

- 1 回目の違反 : 罰金 150 ユーロ
- 同シーズン中のその後の違反 : 選手権対象となる次の大会への出場停止

国際審査委員会から報告書を受理した段階でFIM執行事務局は、当該ライダーのFMNに無断欠場の理由を尋ねる。遅くとも15日以内に当該FMNから無断欠場に関する返事が送られ、ペナルティーに関する決定が出される。

同日に別のイベントに出場したライダーに対して、出場停止が宣言されることもある。

1.10.10 大会からの離脱

負傷、修復不可能な車両へのダメージまたは不可抗力の理由によりチームはすでに開始されたイベントから離脱することが認められる。

大会からの離脱は国際審査委員会の承認を必要とする。

1.10.11 イベントへの参加

最低1つのプラクティスセッションに参加した場合、イベントに参加したと認められる。

1.10.12 レースへの参加

チームがレースの1周目を終了した時点でレースに参加したことが認められる。

1. 11 スターティングナンバー

契約チームには、年間指定ナンバーが与えられる。
その他のチームに関しては、オーガナイザーが割り当てる。

当該シーズンに選手権に参加したことのあるチームは、他のチームより、当該年のフルシーズンに亘るナンバーを確保できる優先権がある。
スターティングナンバーに関する最終決定は、FIMの承認が必要とされる。

1. 12 一部夜間に行われるイベントに関する条件

一部夜間に行われるレースに関して、下記の条件が満たされなくてはならない：

- レッドライト（最低直径15cm）が配置される。レッドライトの数と配置場所は、査察時に指定される。これらのライトは、レースコントロールポストで管理され、競技監督がレース参加者に対して、プラクティスまたはレースの中止をただちに伝えることを可能とする。

- ー フラッグマーシャルは、FIM ロードレースコース規格 (SRRC) に基づいて光反射ボードを所持する。さらに、コースマーシャルは光反射素材でできたショルダーベルトを装着する。
- ー 夜間のイベントを開催する各サーキットは、各マーシャルポストにライトシグナルを装備していなければならない。これらのシグナルは、それが対象となるポストと次のポストによってコントロールされる。
- ー 場内ライトのない場所にある各マーシャルポストには、1500 ルーメンある高出力のトーチライトが最低2個装備される。
- ー トラックには、コーナー部分に効果的な方法でマークがつけられる（コーナーの内側と外側に）。

1. 13 スケジュール

1.13.1 プラクティスのスケジュール

プラクティスへの参加は、車検に合格しているマシンに限り可能とする。

オフィシャルプラクティスは、最も早くても車検終了2時間後に開始される。

プラクティスはレースの2～3日前に行われる。同一チームにおけるブルー、イエロー、レッド、グリーン（リザーブのある場合）というライダーの色はエントリー用紙に明記されたものとする。

各ライダーには、主催者よりブレスレットが供給され、装着される。このブレスレットはアームバンドと同色とする。

ブレスレット及びアームバンドは国際審査団の許可表明がない場合、変更またはライダー間の交換をすることはできない。

公式プラクティス中、各チームにおいては1台のマシンのみをコース上で走らせることができる。

いずれかのフリープラクティスセッション中、セーフティーカーを用いてレース非競技化のテストが行われる。

大会特別規則に明記されていない場合、最低限のプラクティスが下記のように行われることが推奨される：

1日目 車検及び受付管理

<u>2日目</u>	フリープラクティス	(120分)
	インターバル	(3時間)
	第1回クオリファイプラクティスセッション ブルー	(20分)
	インターバル	(10分)
	第1回クオリファイプラクティスセッション イエロー	(20分)
	インターバル	(10分)
	第1回クオリファイプラクティスセッション レッド	(20分)
	インターバル	(10分)
	第1回クオリファイプラクティスセッション グリーン	(20分)

※一部夜間が含まれるレースの場合

インターバル	(3時間)
ナイトプラクティス	(最低1時間)

オーガナイザーは、深夜以降に騒がしいイベントが行われないようにしなければならない。

<u>3日目</u>	第2回クオリファイプラクティスセッション ブルー	(20分)
	インターバル	(10分)
	第2回クオリファイプラクティスセッション イエロー	(20分)
	インターバル	(10分)
	第2回クオリファイプラクティスセッション レッド	(20分)
	インターバル	(10分)
	第2回クオリファイプラクティスセッション グリーン	(20分)

最後のクオリファイプラクティスは、遅くともレーススタート前日の午後12時までに終了しなければならない。

1.13.2 ウォームアップ

主催者は、レースのスタート前に最低45分間のウォームアップを行わなくてはならない。このウォームアップには、予選を通過したチームのみが参加できる。ウォームアップの時間は大会特別規則に明記される。

ウォームアップの終了からレースのスタートまでには、最低2時間のインターバルを設けることが推奨される。

1.13.3 スケジュールの変更

前記スケジュールは以下の場合にのみ変更することが出来る。

- i) イベント開催前：プロモーターとの協力の上で F I M
- ii) イベント中： レースディレクション

すべてのライダー及びチームには、スケジュールの変更に関する情報が、ただちに文書で知らされなくてはならない。

1. 1 4 テクニカルコントロール/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 参加する全車両は、発行されたスケジュールに従い、テクニカルスチュワードによって安全に関する確認が第 1 回プラクティス前に行われなければならない。

チームはテクニカルコントロールに 1 台以上の車両を提出することができる。そしてそれら車両は、車検員によって特別な識別が施される。

国際審査委員会によって例外が認められる場合以外、テクニカルコントロールまたはメディカルコントロールのスケジュールに従わないチームはイベントに出場することができない。

1.14.2 テクニカルコントロール(車検)の手順は、技術規則事項 2.12 及び 2.13 に明記される。

メディカルコントロールの手順は、FIM メディカルコードに明記される。

1.14.3 ドーピングコントロールを受ける如何なるライダーも、その通知を受けてから 1 時間以内に身分証をとともにメディカルセンター内にあるドーピングコントロールルームに届け出なければならない。

1 名の付き添いが認められる。

正当な権限を有する司法的権威者（FIM 国際審査団、レースディレクション、FIM EWC スチュワード、FIM アピールスチュワード、CDI（国際規律法廷）、TIA（国際控訴裁定委員会）または TAS（規律諮問委員会））により、ライダーが FIM アンチドーピングコード違反を理由に失格または資格停止のペナルティーが与えられた場合、当該ライダーの違反が明確となった大会からチーム自体が失格とされる。

1. 15 プラクティスセッション

1.15.1 プラクティスセッション（ウォームアップ含む）

- i) ピットレーン出口でグリーンライトが点灯した時点で、ライダーはピットレーンからプラクティスを開始する。
- ii) プラクティスの時間は、グリーンライトが点灯した時点から開始される。プラクティスの残り時間を示すために、見やすいボード、またはカウントダウンがピットレーンで掲示される。
- iii) プラクティスの終了は、チェッカーフラッグが振られることによって示される。この時に、ピット出口は閉鎖される。ライダーのタイムは、時間が終了し、彼がチェッカーフラッグを通過するまで計測される。チェッカーフラッグ後、ライダーはピットに入る前にさらに1周走行することができる。
- iv) プラクティスが事故やその他理由により中断された場合、スタートライン及びすべてのマーシャルポストで赤旗が掲示される。すべてのライダーはゆっくりとピットレーンに戻らなくてはならない。プラクティスが再開されることになったら、プラクティスの残りの時間は、レースディレクションによる調整の無い限りピットレーンのカウントダウンデバイス、および公式タイムキーパーに赤旗が表示された時点で表示されていた残りの時間とする。
- v) 一旦プラクティスが開始されたら、如何なる者もサーキットのコース路面状況を変更することは認められない。これには、レースディレクター及び/またはFIM セーフティーオフィサーの許可及び/または指示無ではトラック上の清掃も認められないトラックマーシャル及びフラッグマーシャルも含まれる。

1.15.2 ナイトプラクティス

ナイトプラクティスにおいて、チームは、最低1周は計測されなければならない。
（マシンの夜間のコンディションを確認するため）

1.15.3 ラップタイム

全ライダーの全てのラップが計測される。

公式サーキットレコードは下記のとおりとする。

- 全てのタイムラップレコード：レースイベント中の全ての走行セッションにおける歴史上最も速いタイム。
- ベストラップタイム：レース中における歴史上最も速いタイム

プラクティス及びレースにおいて、ラップタイムはトラック上に示されたフィニッシュラインを通過した時点の2つの連続したタイムを差し引いたものとする。

1.15.4 クオリファイプラクティスの結果

ライダー：

結果はクオリファイプラクティスに参加した全てのライダーの記録された最も良いタイムに従って出される。

全てのクオリファイプラクティスがキャンセルとされた場合、フリープラクティスに参加した全てのライダーの記録された最も良いタイムに従って出される。

タイ（同タイム）の場合、2番目に良いタイムが考慮される。

クオリファイプラクティスの順位は、各グループのライダー（ブルー、イエロー、レッド、グリーン）ごとにまとめられる。

チーム：

競技結果は、チームライダー（リザーブライダーは含まれない）の上位2名のタイムの平均を基準として選定される。

1.15.5 レース出場資格

レースの出場資格を得るためには、各ライダーはプラクティス中に、大会特別規則に明記された最低周回数を完了していなければならない。

更に、各ライダーは、最低1回のクオリファイセッションにおいて彼の属するグループの最も速いライダーのタイムの108%と同等のタイムを出していないとではない。

~~予選通過タイムは全クラス共通とする。~~

チームが上記の条件を満たして予選を通過したライダー2名、または3名によって構成されている場合、当該チームのマシンは出走することができる。

1.16 グリッドポジション

スターティンググリッド上のライダーのサイドポジションはサーキット査察時に決定する。

最終クオリファイプラクティスセッション後の審査委員会においてレースへの予選通過チーム数を含む暫定スターティンググリッドが発表される。これは、チームのライダーのクオリファイ結果のベストタイムの平均を基に決定される。

最終のスターティンググリッドは、ウォームアップ終了後 1 時間以内に発表され、スタートライダー名が明確に記載されていなければならない。

暫定スターティンググリッド発表後にチーム構成を変更するチームは、最終グリッド位置はライダーのタイムを考慮して再計算される。

~~暫定グリッドで発表されたグリッド位置がチームのグリッドとなる。(後にチーム構成を変更する場合であっても)~~

1. 17 レース

1.17.1 出走許可

車検時にエンジン及びフレームに車検員によってマークをつけられたマシンのみがレースへの出走を許可される。

1.17.2 レースの時間、レース距離

1. 規定の時間：レースは最低3時間、最長24時間とする。

または

2. 規定の距離：レース距離は最低 200 マイル、最長3600Km とする

1.17.3 メディカルセンターへの移送が必要とされる転倒に基づく手順

ライダーをメディカルセンターへ移送しなくてはならない場合であっても、当該ライダーはチーフメディカルオフィサーの許可を得れば自らのマシンに戻ることができる。この間、当該ライダーはずっとオフィシャルに付き添われなくてはならない。

1.17.4 レース中のペナルティー

レース中、ライダーにペナルティーが科される場合、これはただちに当該チームの責任者に連絡されなくてはならない。

1.17.5 ピットストップ

如何なるときでもピットボックス内での直火の使用は厳禁とされる。

ピットボックスでピット前の作業エリアを照らすための追加のライト装置を用いることが許可される。この照明は最低2mの高さに頑強に設置されていなければならない。地面に立てられる移動式スタンドの設置は禁止される。

ームバンド装着者のみ他を支援したり、ホイール、その他パーツや工具を受け取る
ことが認められる。

ライダーがこの作業に加わる場合、当該ライダーも4名に含まれるものとする。

レース中断以外、チームスタッフはピットレーンに留まることはできない。

ピットボックス内でマシンの作業を行う場合、作業にあたる人員の数に制限は設
けない。

トランスポンダーの故障または紛失した場合、オフィシャルにより交換する事が
認められる。

レースの間中、給油（燃料）、またはその他全ての介入作業は、当該チームに割り
当てられたピットでのみ行うことができる。

給油前（燃料）には、マシンはスタンドに乗せられなければならない。

給油中、ライダーはマシンに乗車してはならない。

給油(燃料)は、マシンの他の作業全てが終了し、ライダーがマシンを再スタートさ
せる前に行わなければならない。

給油（燃料）の際、タイヤウォーマーの使用は認められない。

燃料タンクの交換が必要な場合、車両には空の状態のタンクを取り付けなければ
ならない。その後、通常の手順によって燃料を充てんすることができる。

ピットボックスに各チームが置くことのできる燃料の最大量は、60リットルと
する。各チームは最大60リットルの燃料をピット外でピットボックスの直近（パ
ドック側）に置くことができる。

オフィシャルプラクティス開始以降、各チームは、火災対策要員を1名任命しなけ
ればならない。火災対策要員は、燃料火災に効果的な消火器を携え、給油(ガソリ
ン)作業中は必ずその場に立ち会わなくてはならない。消火器を持つ火災対策要員
を含み給油(ガソリン)に関係するスタッフは全員が耐火素材でできたオーバーオ
ールを着用し、両手及び足が手袋及び防護靴、目を保護するためのセーフティーゴ
ーグル/マスク及び耐火素材のバラクラバ帽またはヘルメットを着用しなければ
ならない。

この手順は、プラクティスとレースの両方に適用される。

ホイールに装着された（ホイールがマシンに装着された状態ではない）“作動中”のタイヤウォーマーは、地面から最低50cm上に置かれなくてはならない。燃料の取り扱いは、タイヤウォーマー、または火災を引き起こす可能性のある他のすべての要素から最低5メートル離れて行われなくてはならない。

車両から5m以内に複数の口を持つソケットの使用は禁止される。

テクニカルスチュワードとの折衝を担当する者は、この5メートルの範囲を境界線で示すように（粘着テープ、ペイントなどを用いて）要求することができる。

如何なる電力または送電グリッドへのコネクタは、非コイル式のケーブルでなければならない。スプール上でコイル状に維持されてはならない。

給油後にマシンへのメカニカルな作業を行う場合、それはチームに割り当てられたピットボックス内で行われなければならない。

ピットストップ中、通常のハンドツール以外は、ポータブル充電式ツール、エアプレッシャーツール及び非作動のタイヤウォーマーはピットボックス前で使用する事が認められる。

ライダーがマシンにまたがって、再びピットを離れる時には、2人の人間がマシンを押すことができる。あるいはライダーは、マシンのスターターを用いることもできる。追加のバッテリーを使用することは禁止される。内蔵のスターティングデバイスの使用は許可される。

FIM EWC スチュワードパネル認める不可抗力の場合を除き、レース中のピットストップにおいて最低1回のライダー変更がなされなければならない。

本事項に違反した場合には、ストップ&ゴーのパナルティーが科される。

1.17.6 コース上での停止/車による援助での復帰

コース上でマシンが故障した場合、当該ライダーは他のライダーの邪魔にならない方法でマシンをただちに移動させなくてはならない。当該ライダーは、自らが携帯する物を用いてマシンの修理を行うことができる。

当該ライダーが、マシンをピットに持ち帰ることを望む場合、当該ライダーは、外部からの援助を受けずに、マシンをコースの縁に沿ってレースの進行方向に押さなければならない。

ピットに早く戻るために、オーガナイザーは当該ライダーにショートカットを許可することもできる。しかしながら、ショートカットが存在する場合、このショートカットは大会特別規則に明記されなくてはならない。

ピット前でマシンが故障した場合、当該ライダーはマーシャルの監督のもと、エンジンを停止してピット出口レーンから戻ることができる。当該ライダーは、自分のピットに戻るまで、マシンを逆方向に押さなくてはならない。

ピットレーンでマシンを押すライダーは、2名のメカニックの援助を受けることができる。

チームがライダーとマシンに対する援助を要望する場合、オーガナイザーが準備する車両を使用することができる。その場合、ピットレーン入口、ピットボックス入口または車検場前等に限りなく近い場所（大会特別規則に明記されなければならない）で降ろされなければならない。この場所から、トラックマーシャルの指示の元、チームの2名によりマシンをピットに戻ることができる。彼のラップは最終的なレース周回数にカウントされる。

この手順はライダーがメディカルセンターに搬送された場合にも適用される。当該ライダーのマシンが戻され、チームメートの一人がレースを再開することが出来る。

数チームが同様の問題を抱え上記のような援助が必要な場合、スターティンググリッド順に行われる。この回収カーサービスによる回収順に関する抗議は認められない。

トラック上に手配される回収車両の数は大会特別規則に明記されなければならない。

オーガナイザーによるサービス以外のその他援助は認められない。

1.177 モーターサイクルパーツの変更

プラクティス中、エンジン全体を含む全ての欠陥パーツは交換することが認められる。

レース中、全ての欠陥のあるパーツは、フレーム、エンジンケースを除いてすべて交換することができる。

1.17.8 レースの中立/セーフティーカー手順

レース中、特殊事情（天候、またはその他の要因）により、安全が脅かされ、競技の正常な進行が不可能だと判断された場合、レースディレクターの協力を得た上で競技監督はレースを中立化することができる。

この場合、“SAFETY CAR” ”とサイドとリアに書かれ、屋根に回転するオレンジ回転灯を装備した2台の特殊車両がコースに導入される。この2台の車両は間隔を一定に保つために同じスピードで走行する。ペースカーがコースに導入されたら、ただちにピットレーン出口は閉鎖される（レッドライトと赤旗）。

レース中立の間、スタートラインの地点で“SAFETY CAR”または”SC”と記載された白い逆反射ボード（縦 50cm×横 70cm）が掲示され、ライダーにそのことが伝えられる。

これらの車両がコースに導入されたら、競技監督/レースディレクターの指示に従って回転するオレンジライトを点灯する。この瞬間から、監視ポストではイエローフラッグの振動提示及びSCボードが掲示され、“SAFETY CAR”に追いついたライダーは一列に並んでその後ろにつける。追い越すことはできない。

レース中立の間、マシンはピットで停止することができる。

ピットで停止したあと、ライダーはピットレーン出口のところで一列に並んで待機し、そこに設置されているグリーンライトが点灯した時にのみコースに復帰することができる。

セーフティーカーがレッドライトを通過してから15秒後に10秒間、グリーンライトが点灯される。その後、再びピットレーン出口は閉鎖される（レッドライトと赤旗）。この間にピットレーン出口からコースに復帰しなかったライダーは、次のグループまで待たなくてはならない。

各セーフティーカーはそれぞれ異なる色の場合がある。

競技監督/レースディレクターがセーフティーカーを呼び戻すことを決定した時点で、“SAFETY CAR”は最初のセーフティーカーポスト到達時に回転するオレンジの回転灯を消灯し、その次のセーフティーカーポストからコースを離れる。セーフティーカーがコースを離れるまで、追い越しは禁止とされる。セーフティーカーは同時にコースを離れなければならない。

セーフティーカーがコースを離れたら、トラックにおける全てのイエローフラッグ及びSCボードが取り下げられ、ピットレーン出口はライダーがピットレーン出口を通過し15秒経過後に解放されるものとする。

セーフティーカーの待機位置は、コースの縁に設置されたセーフティーカーと黒字で明白に書かれた黄色の光反射ボード（縦 30cm×横 40cm）によって示される。

セーフティーカーの介入中、走行された各ラップは、“レースラップ”として計算される。

レースに関するその他のすべての規則が有効とされる。

1. 18 スタートの手順

- 1 如何なる状況下においても、ライダーはピットレーンからマシンをグリッドに押し入れることは出来ない。
- 2 レーススタートの最低45分前、サイティングラップのためにピットレーン出口が開放される。

ピットレーン出口でグリーンライト点灯

5, 4, 3, 2, 1 分のカウントダウンボードがピットレーン出口にて提示される。

- 3 レーススタートの40分前、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 グリッドについていないライダーは、ピットレーン出口にて従事しているオフィシャルの指示に従い、ウォームアップラップをピットレーンから開始することが出来る。
サイティングアップラップ中にマシンにトラブルが発生したライダーは、ピットレーンに入り修理するか車両を変更する事が出来る。

ピットレーンからウォームアップラップを開始したライダーにはストップ&ゴーペナルティーが科される。

- 5 サイティングラップ終了後、ライダーはグリッド後方でエンジンを停止しなければならない。モーターサイクルは歩く速度と同等のペースでチームメンバーにグリッド位置まで押し運ばれる。ライダーは、押してグリッド位置に着くまで降車したままでも乗車したままでも良い。

グリッドにおいて、ライダーには最大7名までの人員が認められる。その人員は全てグリッドパスを装着していなければならない。自分のグリッドに着いてから、ライダーはヘルメットを脱がなければならない。

タイヤウォーマーを作動させるためのジェネレーターは車両1台につき1基が認められる。このジェネレーターはコンパクトなポータブルタイプとする。

ジェネレーター、工具用ワゴン等のグリッド装備のサイズ及びタイプは、グリッドの可動性を維持するために、レースディレクションの承認を必とする。

- 6 レーススタートの35分前：トラックから退去する。レースに参加するライダーは、ヘルメットを被らずにマシンに乗車し、チームメート、チームマネージャー及び2名のメカニックがその横に立つ。
- 7 レーススタートの15分前：レーススタートに不要となる人物はトラックから離れなければならない。チームマネージャー及び2名のメカニックは留まることが出来る。全グリッドにおいてトラック退去のボードが提示されなければならない。

グリッド上のチームは、この時点でトラックの状況に見合った車両の調整やタイヤ交換を行うことが出来る。

全ての調整は3分ボードが提示されるまでに完了しなければならない。このボード提示以降も調整を続けたいライダーは、マシンをピットレーンに移動させなければならない。当該ライダーは、1分ボード提示前にグリッド及びピットレーンからマシンの調整を継続するまたは車両変更をする場所まで退去しなければならない。

当該ライダーは、ピットレーンからウォームアップラップを開始し、ストップ&ゴーペナルティーの対象となる。

3分前ボードが提示されて以降にグリッド上で車両への作業をしている場合ストップ&ゴーペナルティーの対象となる。

グリッド上での燃料補給や燃料タンクの交換は禁止される。

- 8 レース開始10分前—グリッド上で5分ボードが提示される。
- 9 レース開始9分前 国歌斉唱
- 10 レース開始8分前—グリッド上で3分ボードが提示される。

ジェネレーターは速やかに取り外され、グリッドから撤去しなければならない。

グリッド上のマシンから速やかにタイヤウォーマーが取り外される。

この時点で、マシン1台につき1名のメカニック、ライダーのために傘を持っているもの、メイン中継局のテレビクルー、役務に従事するオフィシャルを除いて、全ての人員がグリッドから退去しなければならない。

ライダーはヘルメットを装着しなければならない。

役務に従事するオフィシャルを除き、この時点で如何なる者もグリッドに入ることは認められない。

- 11 レース開始6分前—グリッド上で1分ボードが提示される。

この時点で、マシンを支える1名のメカニックを除き、全ての人員がグリッドから退去しなければならない。全てのライダーは、マシンに乗車したままとする。

- 12 ウォームアップラップ開始30秒前—グリッド上にて30秒ボードが提示される。

- 13 レーススタート5分前：グリーンフラッグが振動提示され、ウォームアップラップが開始される。

各ライダーは、エンジンを始動し、ウォームアップラップを開始する。

安全上の理由から、マシンを始動することが出来なかったライダーは、“PUSH”と黒字で明記されたイエローボードがスターター台で提示された後に援助を受けることが出来る。

もし、一定時間以降、エンジンが始動しない場合、ライダーは、更なる援助を受けるか車両変更を行うために、マシンを自分のピットに入れる。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開始し、ストップ&ゴーペナルティーの対象とされる。

ライダーは、制限無しでスピードで、1周走行し、その後ろをメディカルカーが追従する。この車は遅いライダーを追い越すことが可能とし、それは当該ライダーがピットレーンに入ることを意味する。

ウォームアップラップを開始し、ライダーがピットレーン出口付近を通過した直後、ピットレーン出口のライトがグリーンに変わり、ピットレーンで待機していたライダーがウォームアップラップに参加することが認められる。30秒後、ライトは赤に変わるとともにマーシャルが赤旗を示し、ピットレーン出口が閉鎖される。

グリッドに戻ってきたライダーは、マシンを停車し、エンジンを切らなければならない。マシンを支えるための1名のメカニックのみがグリッド上にいることが認められる。ライダーは速やかにマシンと反対側の円に戻らなければならない。

グリッド前方に赤旗を持ったオフィシャルが立つ。

ウォームアップラップ中に何らかのトラブルに見舞われたライダーは、ピットレーンに戻り、修理または車両変更をすることが出来る。

メディカルカーが配置に着いた時点で、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提示する。

スターターは、グリッド前方で赤旗を持っているオフィシャルにトラック脇に移動するよう指示を出す。

14 スタート開始 70 秒前 EWC 選手権賛歌斉唱

15 レーススタート1分前—グリッド上で1分ボードが提示される。

全てのライダーは、円の中または白い丸印位置で待機する。

16 レーススタート30秒前—グリッド上で30秒ボード及びレッドライトが点灯される。(スタートに国旗が使用される場合を除く)

17 レッドライトが消灯または国旗が振り下ろされ(大会特別規則に明記される)、レースがスタートされる。

各ライダーは、自分のマシンに駆け寄り、エンジンを単独で始動し(外部の援助は一切認められない)、レースをスタートする。ライダーがエアバッグをレーシングスーツ内に着用している場合、車両のリアボディーワークとワイヤーを繋げるための人員が1名が認められる。

1周目は、マシンの後ろをメディカルカーが追従する。車は遅いライダーを追い越すことを可能とする。

通常の電力供給でレッドライトが機能しなかった場合、スタート時に電源が落ちた時の予備電源として、スターティングライトへの電力供給のために複数のカーバッテリーまたはUPS(無停電電源装置・Uninterruptible Power System)に接続されていなければならない。

スタート違反が認められたライダーは、事項 1.19 に規定されているストップ&ゴー手順に従わなければならない。

スタート違反は、レーススタート時にライダーが円から出ていた場合または彼の足が白い円から離れた場合を言う。FIM EWC スチュワードパネルはペナルティーを科すかどうか決定し、実質上可能な限り速やかにペナルティーについて当該チームに通告する。

- 18 ライダーが、マシンを始動することが出来なかった場合、“PUSH”と黒字で明記されたイエローボードがスターター台で提示された後に、エンジンが始動するまでコースに沿って押しってもらう援助を受けることが出来る。

もし、一定時間を経過してもエンジンが始動しない場合、ピットレーンに押し入れ、修理の援助を受けるか、トップのライダーが1周を終える前であれば車両変更をすることが出来る。

マシン交換をしたライダーには、ストップ&ゴーペナルティーが2回科せられる。

- 19 ピットレーン出口をライダーが通過した後に、この出口に従事するオフィシャルはグリーンライトを点灯し、ピットレーンで待機していたライダーをスタートさせることが出来る。

ピットレーンからレースを開始するライダーは車両の修理または車両交換をすることができる。このライダーには、2回のストップ&ゴーペナルティーが科せられる。いつでもレースに参加する事が出来るが、レース開始以降の車両変更は認められない。

- 20 レースが中断されない限り、これ以降の車両変更は認められない。レースのリーダーが3周を消化した時点で、スペアマシン及びスペアエンジンはピットボックスから取り除かれなければならない。

- 21 スタートにおいて安全を脅かす恐れのある問題が生じた場合、スターターは下記スタートディレイドボード手順を適用する。

- スターティンググリッド前方でレッドフラッグが振動提示される。
- レッドライトが点灯される。
- スターティンググリッド前方でスタートディレイドボードが提示される。

スタート手順は、1分前の時点から再開され、ライダーは1周の追加のウォームアップラップを行う。

グリッド上の行動がスタートディレイドの責任があると判断された如何なる者も以下のペナルティーが科せられる場合がある。

罰金、ライドスルー、ストップ&ゴー、失格、選手権ポイントの剥奪

1. 19 特別レースペナルティーの手順

様々なペナルティーにおいて、FIMEWC スチュワードは以下を適用することが出来る。

1.19.1 ライドスルー手順

レース中、ピットレーンを通過するライドスルーを要求される場合があり、その間の停止は認められない。その後ライダーはレースに復帰することが出来る。

当該ライダーは、ピットレーンではスピード規制（事項 1.20.13）を遵守しなければならない。本スピード規制に違反した場合、当該ライダーには、FIMEWC スチュワードによりペナルティーが科される（基本的にストップ&ゴーとするが、その他おペナルティーが科される場合がある）。レース中に再び違反した場合、更なるペナルティーの対象となる。

レースが再スタートされた場合であっても、上記規則は適用される。

ペナルティーが実施される前にレースが中断された場合、第 2 パートのレースのある場合、第 2 パートのスタート後に停止を要求される。

ライダーのナンバーを黒字で記したイエローボード（縦 100 cm×横 80 cm）がフィニッシュラインで提示されるとともに、モニターにその情報が掲示される。

当該ライダーがライドスルーを実施しない場合、最大 5 回までボードが提示され、その結果、ストップ&ゴーペナルティーが科される。

レース終了までにライドスルーペナルティーを実施できない場合、当該ライダーには自動的にタイムペナルティーが科される。

この自動的に与えられるタイムペナルティーには如何なる抗議、訴えも認められない。この自動的に与えられるタイムペナルティーは、ピットエントリーからピットエンドまでを時速 60Km で走行した場合のタイムとし、至近の秒に切り捨てとする。

1.19.2 ストップ&ゴーの手順

レース中、該当するライダーにはピットレーンに明確に記されたペナルティエリアで停止する要請が出される。その場所以外のピットレーンでの停止は認められない。

当該ライダーは、自らのモーターサイクルを完全に停止させ、そのままの状態を30秒間保つ。その後、当該ライダーはレースに復帰することができる。

ストップ&ゴー手順と共に FIMERC スチュワードによる30秒までの不動時間が科される場合がある。この不動時間は、ペナルティを科す権利を有する組織が明確にしなければならない。

ストップ&ゴーペナルティの場合、ペナルティ毎に30秒を超える不動時間が加えられてはならない。

ライダーはピットレーンにおいて制限速度を遵守しなくてはならない。(事項1.20.13) この制限速度に違反した場合、ストップ&ゴーの手順が繰り返される。制限速度違反を2回犯した場合、当該ライダーにはブラックフラッグが掲示される。

再スタートされたレースの場合でも、上記の規則が適用される。

ペナルティが科される前にレースが中断し、第二部のレースが実施される場合には、当該ライダーはレースの第二部が始まったあとで停止を要請される。

フライングによるペナルティを第二部のレースに持ち越したライダーが、第二部のレースでもフライングを犯した場合、当該ライダーにはブラックフラッグが掲示される。

当該チームに通達が行われたのち、ライダーのゼッケン番号(黒文字:高さ50cm文字幅10cm)及びストップ&ゴーが書かれたイエローボード(横100cm×縦80cm)がスタート/フィニッシュライン及び計時モニターにその情報が表示される。

イエローストップ&ゴーボードを5回掲示されたにもかかわらず停止しなかったライダーには、ブラックフラッグが提示される。

1名以上のライダーにペナルティが与えられる場合、当該ライダーは1周ずつ順番に停止される。停止の順番は、予選タイムに基づき、速いタイムを出したライダーが最初に停止をする。

ライダーにストップ&ゴーのペナルティーが科されることになった場合、当該チームは、ライダーがマシンをストールさせてしまった時に、担当マーシャルの指示に従ってエンジン再始動のための補佐をするメカニックを1名ペナルティーボックスで待機させることができる。当該メカニックは、担当マーシャルの厳格な指示のもとに行われる実際のストップ&ゴーの手順に介入することはできない。

あるライダーが、ストップ&ゴーペナルティーエリアで停止するという指示に従わず、さらに数名のライダーにペナルティーが出される場合、最初のライダーが停止する、またはこのライダーにブラックフラッグが掲示されるまで、次のライダーには停止のサインは出されない。

主催者がレース終了までにストップ&ゴーペナルティーを実施できなかった場合、当該チームには1周のペナルティーが与えられる。

1. 20 プラクティスおよびレース中の行為

- 1) ライダーは、フラッグシグナル、ライトシグナル（使用された場合）、及び指示ボードに従わなければならない。これら規則に違反した場合、事項 1.19 によりペナルティーの対象となる。
- 2) ライダーはコース上、またはピットレーンにおいて、他の競技者、参加者に危険をおよぼさないライディングをしなくてはならない。この規則に違反した場合、以下のペナルティーの対象となる。
罰金、ライドスルー、ストップ&ゴー、タイムペナルティー、失格、選手権ポイントの剥奪、資格停止
- 3) ライダーはコース、およびピットレーンのみを使用することができる。しかしながら、ライダーが誤ってコースを外れてしまった場合、当該ライダーは、オフィシャルの指示した場所、または自分の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。
プラクティスまたはウォームアップ中にこの規則に違反した場合には、当該ラップのラップタイムが無効となり、レース中にこの規則に違反した場合には、ストップ&ゴーペナルティーを科される。
更なるペナルティー（罰金、失格、選手権ポイントの剥奪等）が科される場合がある。
- 4) レーストラック沿いにおけるどのような修理、または調整も、マーシャルによる援助を除き、ライダーがひとりで行うものとし、いかなる外部の援助をも許可されない。マーシャルはライダーがマシンを起こすことを手伝うことができ、修理、または調整が行われている間、マシンを支えていることができる。レースディレクションの管理の元、ライダーはマーシャルまたはその他の者によっ

て再始動またはマシンをトラック上からまたはサービスロードに移動する援助を受けることができる。

- 5) ライダーがリタイヤする場合、当該ライダーはマーシャルが指示した安全な場所にマシンを止めなくてはならない。
- 6) マシンに何らかのトラブルが発生し、ライダーが、プラクティスまたはレースを中止しなくてはならない場合、当該ライダーは減速してピットまで戻ろうせずに、コースを離れ、マーシャルの指示した安全な場所にマシンを止めなくてはならない。
- 7) 修理のために減速してピットに戻ろうとするライダーは、できる限りレーシングラインから外れて走行しなくてはならない。
- 8) ライダーは、レース中にマシンの調整、燃料補給やタイヤ交換のためにピットに戻ることができる。すべての作業は、ピットレーンのピットボックス前にある作業エリアで行なわなければならない。大がかりな作業はピットボックス内で行うことができる。
- 9) ピットでエンジンを停止したライダーは、モーターサイクルを再始動させるために2名のメカニックに補佐してもらうことができる。
- 10) ライダーは、自分以外の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たりしてはならない。(例外：他のライダーまたはチェッカーフラッグまたは赤旗後の他のライダーによって)
- 11) ライダーは、コース、およびピットレーンにおいて、オフィシャルに指示された場合を除いて、進行方向と逆方向にマシンを押ししたり、走行してはならない。
- 12) 動いているモーターサイクルとライダーのチーム、またはそのモーターサイクルのチームエントラント、またはライダーに関係している人間の間には、いかなる種類の信号も送られてはならない。ただし、計時用トランスポンダー、ラップトリガー、GPSからの信号、ピット・ボードの判読可能なメッセージ、またはあるいはライダーまたはチームの身体の動きによる合図は例外とする。
FIM、プロモーター及び対象チームの事前要請と合意のある場合、プロモーションやTVを目的としたチームとライダー間の無線通信を特別に認める場合がある。
オンボードTVカメラの信号は認められるが、FIMの目的及び運営下の場合のみとする。

シグナリングプラットホーム上にチームが設置する事が認められるがそれは点滅式であってはならず、赤色は禁止とされる。

- 13) 大会期間中のいかなる時においても、ピットレーンにおける制限速度は、60km/hとする。ライダーはピットレーンが始まる地点、すなわち60km/hのサインが設置されている地点から、ペナルティーエリアまで、制限速度（60km/h）を守らなくてはならない。
プラクティス中、制限速度を超過したライダーには、150ユーロの罰金が科される。
レース中、ピットレーンで速度違反を犯したライダーにはストップ&ゴーペナルティーが科される。

FIMEWC スチュワードパネルが、特に高速度であったと判断した場合や、大会期間中に同じ違反を繰り返した場合、より重いペナルティーの対象とされ、更なるペナルティーが科される場合がある。

- 14) FIM EWC スチュワードパネルは、オフィシャルから違反の情報を得たら、その違反に関して当該ライダーのピットに伝達しなければならない。
- 15) プラクティス、およびレース中にコース上で停止することは禁止される。
- 16) チェッカーフラッグ提示後、パレードラップや何らかの記念の為に自国の国旗を持ってパレードラップを行いたいと希望するライダーのある場合、当該ライダーは安全な地帯のコース端に寄って国旗を受け取ったり、何らかの記念行事のあと、安全を確認したうえでコースに復帰しなくてはならない。
チェッカーフラッグ提示直後に如何なる記念のためといえどもスタート/フィニッシュのストレート上で停止する事は厳禁とされる。
- 17) チェッカーフラッグ後、トラック上を走行しているライダーは、ピットレーンまたはパークフェルメに停止するまでヘルメットを装着していなければならない。
- 18) ピットレーンまたはトラック以外でのレース用モーターサイクルに乗車することは認められない。
- 19) トラック上にオイルを漏らし、プラクティスセッション、ウォームアップ及びレースの中断の原因に同一大会で2度行ったライダーは、下記のうちの一つのペナルティーが科せられる。
罰金、ストップ&ゴー、失格、選手権ポイントの剥奪、資格停止

- 20) ピットレーンエグジットロードはセーフティオフィサーにより規定され、線が引かれる。点線は、コースの始まりを意味するエグジットロードの終わりを示し、レース走行が可能とされる。全てのコース走行セッション（プラクティス及びレース）中、ライダーはピットレーンエグジットロードに引かれた線の内側を点線の位置まで走行しなければならない。
違反のある場合、FIM EWC スチュワードパネルによるペナルティーの対象となる。

1. 21 フラッグおよびライト

マーシャル、およびその他オフィシャルは、フラッグ、またはライトを提示してライダーに情報を提供する、および／あるいは指示を伝える。

フラッグは全て振動提示される。

ライトパネルは、追加として、またはフラッグに代わり使用することが出来るが、技術的な制約からフラッグに比べ、数種類に限定される。

トラック上のフラッグ及びライトは両方ともに公式シグナルとされる。

2023 年より、振動フラッグとライトパネルの併用が全サーキットで義務とされる。

1.21.1 情報を伝えるためのフラッグおよびライト

国旗 レーススタート時に振動提示される場合がある

グリーンフラッグ

トラッククリア

このフラッグは、各マーシャルポストにおいて、各プラクティスセッション、プラクティス時のウォームアップラップ、サイティングラップ、およびウォームアップラップの1周目に振動提示される。

1 つ又はそれ以上のイエローフラッグが必要とされる事故直後のマーシャルポストにおいてこのフラッグが振動状態で提示される。

このフラッグは、ウォームアップラップのスタートを示すためにスターターにより振動提示されなければならない。

このフラッグは、ピット出口でグリーンライトとともに振動提示される場合があり、それはピットレーン出口が解放されたことを表す。

赤いストライプの入ったイエローフラッグ（レッドストライプ）

コース上のこの付近において、雨以外の何らかの理由により、影響を及ぼす恐れがある。

このフラッグはマーシャルポストにおいて振動提示される。

赤い斜めクロスの入ったホワイトフラッグ（レッドクロス：クロス部分の太さは10～13cm）

トラック上のこの地点において降雨がある。

このフラッグはマーシャルポストにおいて振動提示される。

赤い斜めクロスの入ったホワイトフラッグ+赤いストライプの入ったイエローフラッグ

トラック上のこの地点で雨が降っている。

らのフラッグは、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

フラッグマーシャルポストにおいて振動提示され、速いライダーにまさに追い越されようとしていることを示す。

プラクティスセッションにおいて、当該ライダーは、ラインを維持し、早いライダーに追い越させるよう徐々にスピードを落とさなければならない。

レース中、当該ライダーは周回遅れになろうとしている。後ろからくるライダーまたは集団に可能な限り早く進路を譲らなければならず、ブルーフラッグが提示されている間、集団内の追い越しは禁止される。

この規則に違反した場合、ペナルティーの対象となる。

白黒のチェッカーフラッグ

このフラッグは、コース上においてレースまたはプラクティスセッションの終了を示すために振動提示される。

チェッカーを受けたライダーは、ゆっくりとピットに戻らなければならない。フィニッシュライン直後のコース上に停止する事は禁止される。

白黒のチェッカーフラッグ及びブルーフラッグ

振動提示の白黒のチェッカーフラッグ及び静止提示のブルーフラッグは、最終ラップにフィニッシュラインの手前でトップのライダーの直前にライダーがいる場合に一緒に出される。(事項 1.22.2 を参照)

グリーンライト

このライトは、ピットレーン出口においてプラクティスセッションまたは各ウォームアップスタート時、サイティングラップスタート時、ウォームアップラップスタート時に点灯されなければならない。

ブルー点滅ライト

プラクティスまたはレース中は常にピットレーン出口で常に点灯される。

1.21.2 情報、および指示を伝えるフラッグ

イエローフラッグ

イエローフラッグが1本フラッグマーシャルポストで振動提示された場合、前方のコース脇に何らかの危険があることを示す。

イエローフラッグが2本フラッグマーシャルポストで振動提示された場合、前方のコースの一部またはコース全体に危険があることを示す。

1本または2本のフラッグの提示は、危険度を表すものではなく、事故の発生現場を表す。

ライダーはスローダウンし、いつでも停止できるように準備していなくてはならない。グリーンフラッグが振動提示される地点まで、追い越しは禁止される。

- プラクティスセッション中にこの規則に違反した場合、その違反が確認された当該ラップのタイムが抹消される。
- レース中にこの規則に違反した場合、ストップ&ゴーペナルティーが科される。

双方の場合、上記のほかに更なるペナルティーが科される場合がある。

追い越してしまった直後に、当該ライダーが違反に気づいた場合、そのライダーは手を上げ、追い越してしまったライダーを先に行かせる。この場合、ペナルティーは科されない。

最終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にフラッグマーシャルが待機する所定の位置においてこの旗が振動提示される。

ホワイトフラッグ

フラッグマーシャルポストにおいて振動提示され、この旗はライダーがコースのその部分でマシンを押している、またはゆっくりと走行していることを示す。

ホワイトフラッグ提示中に他のライダーを追いこすことは禁止される。

マシンを押しているまたはゆっくりと走行しているライダーを追いこすことは認められる。

特記事項

このフラッグは常にイエローフラッグと共に提示される。

レッドフラッグ及びレッドライト

レースまたはプラクティスが中断された場合、各フラッグマーシャルポストにおいて振動提示されコースに沿って設置してあるレッドライトが点灯される。ライダーはゆっくりと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場合、ライトは点灯される。

ピットレーン出口が閉鎖されている場合、ライトが点灯される。公式レッドライトシグナルと共にレッドフラッグも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。

この規則に違反した場合、ペナルティーの対象となる。

レッドフラッグは、サイティングラップ終了後に、スターティンググリッド後方で静止提示される。

ウォームアップ終了時に、レッドフラッグは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、トラックを閉鎖する場合にも使用される。

ブラックフラッグ

このフラッグは、一人のライダーのみに指示を与えるために掲示される

もので、ライダーのナンバーとともに各マーシャルポストにおいて振動提示される。当該ライダーはそのラップ終了後にピットで停止し、ペナルティーとしてこの旗が使用された場合、再スタートすることはできない。

このフラッグはペナルティーを示す以外でも提示される。(例：トランスポンダーの交換や確認等)

この規則に違反した場合、ペナルティーの対象となる。

オレンジディスク (φ40cm) 付きブラックフラッグ

このフラッグは当該ライダーにのみ指示を与えるものとし、各フラッグマーシャルポストでライダーのスターティングナンバーを付したボードとともに提示される。このフラッグは、当該ライダーのマシンにトラブルが発生しており、彼自身又は他のライダーに危険を及ぼす恐れがあることから速やかにトラックから離れなければならないことを表す。

当該ライダーは、回収車両を要請するかエンジンを停止し、ピットまで押して戻ることが出来る。

当該ライダーは、オフィシャルの許可が無い場合、トラックに復帰することはできない。

この規則に違反した場合、ペナルティーの対象となる。

1.21.3 フラッグのサイズ

フラッグのサイズは、横100cm X 縦80cmとする。

フラッグのサイズは、第1回目のプラクティスセッション開始前日に確認される。

1.21.4 フラッグの色

“パントーン”の色番号は下記の通りとする：

オレンジ：Pantone 151C

ブラック：Pantone Black C

ブルー：Pantone 298C

レッド：Pantone 186C

イエロー：Pantone Yellow C

グリーン：Pantone 348C

フラッグの色は、第1回目のプラクティスセッション開始の前日に確認される。

1.21.5 ライダーのナンバーボード

ブラックボード（横 70cm×縦 50cm）は、ライダーのナンバーと数字の横幅が最低 4 cm で高さが最低 30cm の白い数字のセットとする。

このボードは各フラッグマーシャルポストに配備されなければならない。

1.21.6 フラッグマーシャルポスト

フラッグマーシャルポストの位置は、サーキット査察時に決定される。

1.21.7 ライトシグナル

夜間にかかるイベントの場合、ライトが使用されなくてはならない。

1.21.8 ボードによる合図

- “SC” と黒文字（Black C）で書かれた白い光反射ボード

フラッグマーシャルポストでイエローの振動とともに提示され、レース中立を示す。

ライダーは速度を落とし、セーフティーカーまたは介入車両に追いつかせなければならない。

このフラッグ提示時に他のライダーを追い越すことは禁止される。

介入車両を追い越すことは認められる。

セーフティーカーを追い越すことは禁止される。ライダーはその後ろに 1 列に整列しなければならない

- ライダーがコース上でマシンを押している時、黒文字ではっきりと “PUSH” と書かれた黄色の光反射ボードが表示される。このボードは、当該ライダーがひとつのポストを通過してから、次のポストに辿りつくまでの間、掲示される。このボードは、日中、夜間ともに使用されなくてはならない。
- 夜間行われるレースに関しては、フラッグの代わりにボードが使用される。

1. 22 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色、またはオレンジ（Pantone 151C）とすることが強く薦められる。

1. 23 メディカルカー

メディカルカーがコース上に入る場合、白い車体で青の回転灯を装備していることを推奨する。MEDICAL CAR と車体後部及び側面に明確に記載されていなければならない。一部夜間が含まれるレースの場合、この文字は反射文字でなければならない。

これら車両を追い越すことは認められる。

その他車両（例：救急車等）がメディカルカーと同時にコース上に入る場合、その他介入車両が最初に入らなければならない。

1. 24 レースの終了およびレース結果

1.24.1 距離を規定されているレースに関して、最後の10周がフィニッシュラインの地点で示される。

1.24.2 レースは、リードしているライダーにトラック上でチェッカーフラッグが提示された時点で終了とされる。トップのライダーには、コース上のフィニッシュラインに立つオフィシャルによってチェッカーフラッグが振られる。チェッカーフラッグは後続ライダーにも出し続けられる。

もし、トップのライダーが5分以内にフィニッシュラインを通過しない場合、暫定2位のライダーに対しチェッカーフラッグが提示される。

チェッカーフラッグがトップを走行するライダーに出されたら、どのライダーもピットレーン出口からコースに戻ることはできない。このため、一旦チェッカーフラッグが出されたら、ピットレーン出口でレッドライトが点灯され、レッドフラッグを持つマーシャルがピットレーン出口に立つ。

チェッカーフラッグを提示されるライダーの直前に他のライダーがいる場合、オフィシャルは、チェッカーフラッグとブルーフラッグを同時に掲示する。

これは、チェッカーフラッグを受けるライダーにはレース終了を伝え、直前を走行するライダーには、もう1周走行してチェッカーフラッグを受けなくてはならないということを伝えるものとする。

1.24.3 二人またはそれ以上のライダーがフォトフィニッシュ（写真判定が必要なフィニッシュ）をした場合、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者に対して有利な判定が下される。

タイの場合、レース中のベストタイムの早いチーム順にランクされる。

1.24.4 レース結果は、ライダーがフィニッシュラインを通過した順番と走行した周回数に基づく。

1.24.5 レースの完走者としてみなされ、結果に名前を残すためにチームは：

a 当該クラスの優勝者が走行したラップ数の 75%以上を走行していなければならない。

b 優勝者がコース上のフィニッシュライン（ピットレーンではない）を通過してから5分以内に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がフィニッシュラインを超えた時のタイムとする。

1.24.6 FIM、FMNR（主催国協会）及びスポンサーのロゴが含まれるレースの結果表には最低下記が記される：

- 1) チーム名（ライセンスに記載された名称）
- 2) マシンのメーカー名
- 3) ライダーの名前
- 4) 得られた成果（ラップ、時間）
- 5) 獲得ポイント数

罰金リスト及び承認されたりザルトを承認後に速やかに FIM 執行事務局にファックスまたは e-メールにて送付することは FIM オフィシャルの義務とする。

1. 25 レースの中断

1.25.1 天候状況またはその他の理由によってレースディレクションがレース中断を決定した場合、レッドフラッグがフィニッシュライン、およびすべてのフラッグマーシャルポストで提示され、マーシャルはサーキット全域でレッドライトを点灯する。ライダーはただちにスローダウンし、車両保管場に入るためにピットレーンに戻らなくてはならない。

リザルトは、トップを走行するライダーとこのライダーと同周回にいるすべてのライダーが、レッドフラッグの掲示を受けずにフルラップを完了した時点での結果とする：

1.25.1.1 中断されたレースが再スタートされない場合（レース終了と判断される場合）最終結果に載るためには、チームは当該クラス優勝者の周回数の 75%を完了していなければならない。

例外： レースがチェッカーフラッグ後に中断された場合、下記の手順が取られる：

- 1 レース中断前にチェッカーフラッグが掲示されたすべてのライダーに関しては、レースのラストラップ終了時点での順位を部分的順位とする。
- 2 レース中断前にチェッカーフラッグが掲示されなかったすべてのライダーに関しては、レースの最後から2番目のラップ終了時点での順位を部分的順位とする。
- 3 完全な順位が、ラップ/タイムの原則に準じて、二つの部分的順位を総合して確立される。

1.25.1.2 中断されたレースが再スタートされた場合

公式にリタイヤ届に署名していない全てのチームが再スタートされるレースに参加することが認められる。

1.25.1.3

FIM EWC スチュワードがチームの積極的なレース参加の判断をするものとし、レースディレクションの判断に一切の抗議は受け付けられない。

積極的なレース参加を本規則上の定義は、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。

1. 26 中断されたレースの再スタート

レースが再スタートされる場合、再スタートはコースコンディションが許す限りできるだけ早く行なわれなくてはならない。ライダーがピットに戻り次第、レースディレクションは新たにスタートの手順が開始される時間を可能な限り速やかに発表する。

レースは中断されたものと判断される。

再開レース開始前に中間結果がチームに与えられなければならない。

1.26.1 再レースのスタート手順は、1台（または2台）のセーフティーカーの後方で行われる。

トラック及び天候状況により、以下の再スタート手順が推奨される。

- 再スタートが認められる全車両は囲われた安全なエリア内に保管される。

- ピットレーン解放 15 分前
1 台のマシンに 2 名のメカニックにより囲われた安全なエリア内から自ボックス前の指定ゾーン（ニュートラルゾーン - パルクフェルメ）に押し入れる。
車両への作業は認められない。

- ピットレーン解放 5 分前

ボックス前の指定ゾーン（ニュートラルゾーン - パルクフェルメ）が解放される。

各マシン最大 2 名のメカニックがマシンの補修を行い、ピットボックスに持ち帰る。

車両への作業が認められる。

- 時間 H : ピットレーンが 2 分間解放される。

ライダーはサイティングラップを完了する。

サイティングラップ終了時点で、ライダーは、中断後に発表された順位表に基づきグリッド位置に着く。

- レースは、レースディレクションの決定により、1 台または 2 台のセーフティーカーの後方でスタートされる。

1.26.1.1 1 台のセーフティーカーの後方の場合

全ライダーは、一列に並びセーフティーカーの後ろを追従する。

セーフティーカーに続き 1 周（またはそれ以上の周回）後、レースディレクションはレースの再開を決定し、セーフティーカーをトラックから離れるよう指示を出す。

1.26.1.2 2 台のセーフティーカーの後方の場合

1 台目のセーフティーカーが、レース中断後の再スタート順を基準に 1 列に整列したライダーの半数を従えてスタートラインを離れる。

この 1 台目のセーフティーカーがコース中盤に到達した時点で 2 台目のセーフティーカーが 1 列に並んだ残りのライダーを従えてスタートする。

レースディレクターはセーフティーカー実施の終わりを判断する。この特別な場合、ライダーの最初のグループが、セーフティーカー無し状態で最初にスタート/フィニッシュラインを通過することとなる。

1. 27 チェックエリア

審査委員会のメンバー、競技監督、クローズドパークエリアを監視するオフィシャル以外人間は、誰も、いついかなる時も、いかなる理由によってもこのエリアに立ち入ることはできない。ただし、競技監督の署名入り許可書を所持している場合は例外とする。

レース終了後、完走したすべてのモーターサイクルは、クローズドパークで、60分間オフィシャルの管理下に置かれる。FIM EWC スチュワードパネルの許可なしでモーターサイクルを持ち出すことはできない。

1. 28 表彰台

各レースで上位3位に入ったチームのチームマネージャーとライダーは、表彰式に参加するため、オフィシャルに引率されてできるだけ早く表彰台へ向かう。表彰式への参加が義務づけられる。

1. 29 最終テクニカルコントロール

各レース終了後、各クラスで上位3位に入ったマシン及び国際審査委員長及びFIMテクニカルディレクターが選出する無作為抽出の1台を対象に、分解を伴うテクニカルコントロールが実施される。

最終テクニカルコントロールとしてエンジン分解をレース翌日に行う場合がある。

1. 30 賞金

1.30.1 通貨

すべての金額は正味金額で、ここから差し引きが行われてはならない。賞金はユーロ（現金）で支払うことができる。

1.30.2 賞金を得るための順位

賞金を得るための順位は下記に基づく：

- 順位を得たチーム
- 順位を得なかったチーム

1.30.3 支払い

賞金、および給付金は、レース終了後、抗議受け付け時間が経過した段階で該当するチームに支払われる。

1.30.4 賞金 — 給付金

賞金、給付金、交通費補助は、EEL、オーガナイザー、そしてチームとの契約による。

1. 31 抗議が生じた場合に実施されるマシンコントロールに必要な保証金

抗議に基づいてシリンダー容量を測定するためにマシンを分解・組み立てするのに必要な保証金は下記のとおりである：(材質を含み) 250 ユーロ

エンジン、またはギヤボックスを部分的、または完全に分解する場合の保証金は400 ユーロとする。

抗議を行った側が敗訴した場合、保証金は勝訴側に支払われる。

抗議を行った側が勝訴した場合、保証金は返却される。

1. 32 抗議が生じた場合に実施される燃料検査に必要な保証金

抗議、または控訴に基づく燃料検査の実施要請は、660 ユーロの保証金を添えて国際審査委員会、オーガナイザー、またはFIMに提出される(補足検査)。

最後のコントロール後：

- 勝訴側に保証金が返金される
- 敗訴側は検査にかかった費用全額から、保証金を差し引いた金額を支払う

1. 33 燃料規則に違反した場合の罰則

燃料検査がエンデュランス技術規則の事項 2.10.5 に基づいて実施される。自らが使用した燃料が技術規定に適合しなかったライダーには、下記の罰則が与えられる：

1. 燃料サンプル採取の時ににかかわらず、イベント全体から失格となる。
2. 罰金 500 ユーロ
3. 当該ライダーの燃料に関して実施された燃料検査の費用全額

1. 34 選手権及びカップのポイント：順位

1.34.1 チーム、ライダー及びコンストラクターが選手権、カップ及びトロフィーで競い合う。

1.34.2 チーム及びライダーには、各レースにて獲得するポイントとする。

1.34.3 コンストラクターには、上位 2 台のコンストラクターのみ、その順位に従ったポイントが与えられる。

1.34.4 最終順位表には更に下記情報が盛り込まれるものとする。

- 1) チーム名 (ライセンスに記載された名称)
- 2) マシンのメーカー名
- 3) クラス
- 4) 当該チームの中でポイントを獲得したライダーの名前
- 5) 獲得したポイント総数

1.34.5 各レースにおけるスクラッチポイント配分は以下のとおりとなる。

8時間以下のレースに関して、ポイント配分は以下のとおりとする。

1位	30ポイント	11位	10ポイント
2位	24ポイント	12位	9ポイント
3位	21ポイント	13位	8ポイント
4位	19ポイント	14位	7ポイント
5位	17ポイント	15位	6ポイント
6位	15ポイント	16位	5ポイント
7位	14ポイント	17位	4ポイント
8位	13ポイント	18位	3ポイント
9位	12ポイント	19位	2ポイント
10位	11ポイント	20位	1ポイント

更に、シーズン最終戦は上記の **1.5倍** のポイントが加算される。

8時間を超え最大 12 時間のレースに関して、ポイント配分は下記の通りとなる：

1位	35ポイント	11位	10ポイント
2位	29ポイント	12位	9ポイント
3位	25ポイント	13位	8ポイント
4位	21ポイント	14位	7ポイント
5位	18ポイント	15位	6ポイント
6位	16ポイント	16位	5ポイント
7位	14ポイント	17位	4ポイント
8位	13ポイント	18位	3ポイント
9位	12ポイント	19位	2ポイント
10位	11ポイント	20位	1ポイント

12 時間以上のレースとして登録されたレースに関して、ポイント配分は下記の通りとなる：

1 位	40ポイント	11 位	10ポイント
2 位	33ポイント	12 位	9ポイント
3 位	28ポイント	13 位	8ポイント
4 位	24ポイント	14 位	7ポイント
5 位	21ポイント	15 位	6ポイント
6 位	19ポイント	16 位	5ポイント
7 位	17ポイント	17 位	4ポイント
8 位	15ポイント	18 位	3ポイント
9 位	13ポイント	19 位	2ポイント
10 位	11ポイント	20 位	1ポイント

1.34.6 更に、最終スターティンググリッドの上位 5 枠で予選通過となったチームには、下記ポイントが与えられる。

グリッド位置	ポイント
1	5
2	4
3	3
4	2
5	1

上記ポイントはレース結果に対し個別に与えられる。

コンストラクターは、本規則の対象とはならず、予選通過ポイントは与えられない。

1.34.7 12 時間から 24 時間レースの場合、途中順位が発行される。

レーススタート後、8 時間及び 16 時間時点での途中順位が出される。各クラス当該時間時にリードしている上位 10 チーム（ライダー名含む）に下記のボーナスポイントが与えられる。

順位	8 時間経過時	16 時間経過時
1 位	10	10
2 位	9	9
3 位	8	8
4 位	7	7
5 位	6	6
6 位	5	5
7 位	4	4

8位	3	3
9位	2	2
10位	1	1

上記ボーナスポイントはレース結果に基づき個別に与えられる。

コンストラクターには本規則は適用されず、ボーナスポイントは与えられない。

1.34.8

選手権が6戦以上で構成される場合（内5戦がワールドカップ及びワールドトロフィー）、シーズンでチーム及びライダーの最も悪い成績レース総合ポイントの積算）は、総合成績に考慮されない。これは、各チーム及びライダーが1つのリザルトを適用外とすることを意味する。（それが中止、DNFまたは最低ポイントを得た大会であっても）（日本における有効ポイント制）

総合結果はシーズン最終戦が終了した時点で計算される。

1.34.9 獲得したポイント数が同点となった場合の最終順位は、レースにおける参加クラスでのベストリザルト順とする。（1位となった回数、2位の回数等）それでも同位の場合、最も良い結果を最近出したチームを優先する。それでもタイが生じるイベントの場合、最もよい成績を収めた選手権またはカップ及びトロフィーが最終戦に近いほうが優先される。

1.34.10 異なるマシンを使用しているチームの場合、最終ランキングに記載されるマシンは、そのチームが最も多くポイントを得たマシン名が記載される。しかし、その場合、コンストラクターポイントには影響しない。

1.34.11 ライダーの世界選手権またはワールドカップの順位はhシーズン終了時点で、チーム世界選手権またはカップ順位を考慮し決定される。

ライダーが最終ランキングに記載されるためにはチームが参加した大会の最低75%（歯数は切り上げ）に参加していなければならない。

世界選手権またはワールドカップのライダーの順位には得られたポイント数は明記されない。

1.34.12 世界チャンピオンライダーとチーム及びカップの優勝チームの代表者1名がFIM表彰式典に出席しなければならない。

1. 35 競技参加者に対する指示及び伝達事項

1.35.1 規則に則り、指示事項は、国際審査委員会/またはレースディレクション/または FIM EWC スチュワードパネルからチーム又はライダーに対して特別通知によって行われる。

特別通知は公式掲示板に掲示される及び/あるいはeメール等で電子的方法で配信される。公式掲示板に掲出する及び/あるいはeメール等電子的方法で配信されることにより交付の証明とされる。

1.35.2 プラクティス及びレースの全ての順位及び結果とオフィシャルによる全ての決定事項は、掲示板に掲出されるかチームに伝達されなければならない。公式掲示板に掲出されかその他方法でチームに伝達されることにより交付の証明及び公式発表とされる。

1.35.3 国際審査委員会またはレースディレクションまたは FIM EWC スチュワードパネルによるチームまたはライダーに関わる如何なる情報も書面または e メール等の電子的方法で配信されて公式対三キーピングモニター上に表示し伝達されなければならない。同様に、チームまたはライダーから国際審査委員会またはレースディレクションへのいかなる伝達事項も書面及び/あるいはeメール等の電子的方法で行われなければならない。

大会特別規則

1. 公表

_____を代表して、_____は、
_____を、_____サーキットで開催する。
この大会は_____日付_____に開催され、
2022年度_____選手権、ワールドカップの対象となる。
IMN：_____

2. 運営委員会事務局

運営委員会の住所：_____
_____前は：_____
_____後は：_____
大会期間中は：_____

3. サーキット

サーキットの全長は、_____kmである。
レースは時計回り／反時計回りで行われる。
サーキットの詳細図が添付される。

4. 司法

本大会は、FIMスポーツコード、CCR規則、および本大会特別規則に基づいて開催される。

オーガナイザーは、グリーンラインもまた実践する。

5. オフィシャル

レースディレクション

- | | |
|--------------------|---------------|
| — FIM レースディレクター： | パトリック・クータント |
| — FIM セーフティーオフィサー： | レジュー・ブルチュ |
| — EEL 代表： | ドリアーノ・ヴァレリアーニ |

FIM 国際審査団

- | | |
|----------------|---------------|
| — FIM 審査委員長： | クリスチャン・シュナイダー |
| — FIM 第2 審査委員： | イゴール・エスキーニャ |
| — FIM 第3 審査委員： | _____ |

FIM EWC スチュワードパネル

- | | |
|---------------------|---------------|
| — FIM EWC チーフスチュワード | クリスチャン・シュナイダー |
| — FIM EWC 第2 スチュワード | イゴール・エスキーニャ |
| — FIM EWC 第3 スチュワード | |

9. 車検

いかなるライダー、またはマシンも、下記のスケジュールに基づいて実施される車検に合格していなければコースに出ることはできない：

木曜日	金曜日	土曜日
時から 時まで	時から 時まで	時から 時まで
時から 時まで	時から 時まで	時から 時まで
時から 時まで	時から 時まで	時から 時まで

10. プラクティス

公式プラクティスの時間帯以外の時に、レーシングモーターサイクルをコースで走らせることは厳禁される。

プラクティスセッションは下記の通りである：

日付	フリープラクティス	クォリファイプラクティス	ウォームアップ
	時から 時まで	時から 時まで	時から 時まで
	時から 時まで	時から 時まで	時から 時まで
	時から 時まで	時から 時まで	時から 時まで

11. レーススケジュール

スタートの日付：

時間：

距離：

順位を得るための最低距離：

12. 賞金

賞金の支払いは _____ (時間) に、 _____ (場所) で行われる。

13. 表彰式

場所 — 日付

14. 抗議

すべての抗議は、抗議料 _____ (地元の通貨：660ユーロに相当する額) を添えて、FIM規律および裁定規則の規定に基づいて提出される。

15. 燃料

燃料が、オーガナイザーによって供給され、燃料供給スタンドで入手できる場合、これはロードレース・エンデュランス技術規則の事項 2.10 に適合するものとする。

16. 保険

エントリー申請書に裏書 (承認) することによって、当該ライダーの所属するFMNは、当該ライダーがFIMの規定に基づいて保険に入っていることを保証する。

スポーツコードの事項 110.1 に基づいて、プラクティスを含む大会期間中に発生した

事故をカバーするライダーの第三者保険の加入は、オーガナイザーの責任とする。

この保険には、最低保証額_____（地元の通貨）が含まれる。

オーガナイザーは、事故、火災、または他の理由によって生じたモーターサイクル、それのアクセサリ、およびコンポーネントの損害に関しては一切の責任を放棄する。

17. スポーツ組織に対する償還請求の放棄

FIMスポーツコードの規定とは別に、ライダーとチームは、大会に出場することによって、オーガナイザー、オーガナイザーの管轄下にあるオフィシャル、代表者、または代理人が本規則の適用、または彼らの行為、あるいは怠慢によって責任を問われる可能性があるすべての損害に関して、オーガナイザー、オーガナイザーの代表者または代理人を裁定組織、法廷、またはFIMスポーツコードに明記されていない他の方法によって控訴するすべての権利を放棄したものとみなされる。

添付文書

- サーキットの詳細図
- エントリー用紙

場所と日付： _____

運営委員会委員長： _____

競技監督： _____

大会事務局長： _____

承認： _____（主催FMN）

承認： _____（FIM/CCR）