

2019 年  
FIM 世界選手権グランプリ規則

運営規則

## 2019 年 FIM 世界選手権グランプリ規則

FIM 世界選手権グランプリ規則の改訂	2
常任委員会 (Permanent Bureau) 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	8
1.4.4 FIM スチュワード	8
1.5 競技運営	8
1.6 レースディレクション	9
1.7 FIM MotoGP スチュワードパネル	10
1.8 カレンダー	11
1.9 クラス	11
1.10 参加者の資格	11
1.11 エントリー	12
1.11.5 Moto2 および Moto3 クラスのワイルドカード	16
1.11.6 MotoGP ワイルドカード	17
1.12 スターティングナンバー	19
1.13 スケジュール	19
1.14 車検/メディカルコントロール/ドーピング検査	20
1.15 プラクティスおよびテスト	20
1.15.1 プラクティスおよびテスト規制	20
1.15.1.1 MotoGP クラス	22
1.15.1.2 Moto3 および Moto2 クラス	25
A マニファクチャラーによるテスト	25
B Moto2 及び Moto3 クラスの契約ライダー	26
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)	27
1.15.3 モーターサイクル	28
1.15.4 ラップタイム	28
1.15.5 決勝レース出場資格	28
A. Moto2 および Moto3	28
B. MotoGP クラス	29
1.16 グリッドポジション	29

# 2019年 FIM 世界選手権グランプリ規則

## F I M世界選手権グランプリ規則

本書（以下、「FIM 世界選手権グランプリ規則」と称す）は、**2019**年1月31日に発行された。初版以降、改訂版による補足および変更がなされる場合がある。新規版には、連番（第2版、3版というように）と発効日が付され、関係団体すべてに配布される。

本書は、付則と称されるものは除き、FIMが発行する他のどの規則書よりも優先されるものとする。

2019年度版  
2019年1月9日改訂

## FIM 世界選手権グランプリ規則の改訂

F I Mは、グランプリ委員会及びグランプリ常任委員会(Permanent Bureau)を介し、本規則の条項の一部あるいは全てを随時改訂することができる。

本規則書印刷版の発行後の変更点は電子配信されるものとし、オンライン版が最新のものとして優先される。

### 常任委員会 (Permanent Bureau) の構成

— F I M代表 1名

— DORNA 代表 1名

常任委員会は定期的に会合を行い、メンバー相互の利益に関する全てのF I Mグランプリ事項について協議、決定を下す。

常任委員会の召集及びその会議方法（電話や電子的手段による場合もある）、出席者の任命や欠員、ならびに審議方法は、メンバー相互に随時、同意されるものとする。ただし、常任委員会による決定は、メンバー全会一致の同意の場合のみ有効とされる。

グランプリ委員会は、F I M世界選手権グランプリ規則改訂案を審議する権限を有する。

### グランプリ委員会の構成

- F I Mが任命する代表 1名
- MSMA を介し、マニュファクチャラー各社の任命する代表者 1名
- IRTA を介し、チーム及びライダーが任命する代表者 1名
- DORNA が任命し、グランプリ委員会の議長を務める代表者 1名

グランプリ委員会は、いかなる事項も単純過半数をもって決議され、同数票の場合は議長が決定票を投じる。グランプリ委員会による決議事項は、常任委員会の承認を経てのみ有効となる。関係当事者は、グランプリ委員会の代表者による会議開催要請より、14 日以内の会議実施に向け務めなければならない。

## 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もトロフィーのために競技に参加する。

## 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 スチュワードに依拠されるよう、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）大会オーガナイザー（以下、オーガナイザーとする）~~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~~プロモーターオーガナイザー~~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 ~~プロモーターオーガナイザー~~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 ~~プロモーターオーガナイザー~~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 6,000,000 USD とする。

~~プロモーター~~~~大会~~~~オーガナイザー~~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 F A X 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~~~~大会~~~~オーガナイザー~~ に通知する。

保険の有効期間は、レースウィークの月曜~~水曜~~（土曜決勝の場合は、日曜日~~火曜日~~）午前 00:00~~8~~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~~~~大会~~~~オーガナイザー~~は、競技会の 90 日前までに F I M 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（F I M 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~~~~大会~~~~オーガナイザー~~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、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下すことができる。

- 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。

#### 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~~~~オーガナイザー~~の任命するチームメディカルオフィサーと連携する責任を有する。

#### FIM セーフティーオフィサー

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

競技会ごと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~~~~オーガナイザー~~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、モトククシー、蘇生及び緊急介入車、フラッグ等）を、全プ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てなければならない。

レースディレクター、FIM セーフティーオフィサー、競技監督およびメディカルディレクターは、最初のプ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セーフティー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（プラクティス、ウォームアップ、スターティンググリッド、およびレース）を即時承認し、時刻と署名を付し、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）

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 FIM MotoGP スチュワードパネル** に対し提案を行う。
  - c FIM MotoGP 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ための提提案を **プロモーターオーガナイザー** 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、下記的人员により構成される。
- FIM 代表
  - DORNA 代表
  - IRTA 代表
- 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 によって任命され常任委員会によって承認される。

~~FIM スチュワード3名（FIMスポーツスチュワードライセンス所持者）によりFIM スチュワードパネルが構成される。常任委員であり、議長を務めるレースディレクター、及びFIMスポーツスチュワードライセンスを所持する2名のFIM スチュワード。各FIM スチュワードは、輪番制で、年間に亘り任命される。FIMによって任命された後に常任委員会によって承認される。~~

- 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 FIM スチュワードは、事項 1.7.6 に規定する科されるペナルティ及び抗議の裁定を除き、競技会の運営に関する執行権を持たない。
- 1.7.5 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。

- 1.7.6 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。

1.7.7 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。

## 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認めなければならない（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。

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 ライダーの最低年齢

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	16 歳
Moto2	16 歳
MotoGP	18 歳

最低年齢の基準は、ライダーの誕生日とする。

Moto3 クラスにおいては、同クラスの最低年齢制限に達していなくとも、FIM ジュニア Moto3 選手権またはレッドブルルーキーズカップの優勝者は、翌年の FIM 世界選手権グランプリの Moto3 クラスに参加することが例外として認められる。(しかし 15 歳という最低年齢は適用される)

#### 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。

#### 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。

代替ライダーは、グランプリ委員会がスポーツ的または医学的（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への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）以上となるような活動に参加する必要性はない。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/または人員及び/または代表等により、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)

2019年に関して、Moto2ワイルドカードエントリーは認められない。2020年シーズンに関しては再度検討される。

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。ワイルドカードライダーは、FMN、FIM または DORNA が推薦することができる。

ワイルドカードライダーは、いずれかのFMNにより発行されたFIMロードレースグランプリ大会ライセンスを所持していなければならず、そのエントリーの申し込み、FIM発行の正式エントリー用紙を使用し、FIM宛てに遅くとも大会の45日前までに提出されなければならない。

エントリーは、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られる。

同一クラスにおいて過去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をIRTAに支払わなければならない。

2019年度費用：  
~~Moto2クラスエントリー 13,000ユーロ~~  
 Moto3クラスエントリー 3,500ユーロ

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。

- 取り消しがライダーの負傷によるものである場合。
- 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たい。

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のエントリー  
及び事項 2.4.6: ワイルドカードのための技術規則参照)

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。

ワイルドカードは FMN、FIM、MSMA または DORNA が推薦することができる。

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。

申請は FIM 発行の正式エントリー用紙を使用し競技会の最低90日前までに申請することができる。

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らる。

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を IRTA に支払わなければならない。

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たい。

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 17:00 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。

- 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特権（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。

（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日までにしなくてはならない。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。

## 1.12 スタートナンバー

- 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、受付および各種手続き

金曜日

09:00~09:40	Moto3	フリー走行①	40 分間	予選に考慮される第 1 回タイム計測
09:55~10:40	MotoGP	フリー走行①	45 分間	予選に考慮される第 1 回タイム計測
10:55~11:35	Moto2	フリー走行①	40 分間	予選に考慮される第 1 回タイム計測
13:15~13:55	Moto3	フリー走行②	40 分間	予選に考慮される第 2 回タイム計測
14:10~14:55	MotoGP	フリー走行②	45 分間	予選に考慮される第 2 回タイム計測
15:10~15:50	Moto2	フリー走行②	40 分間	予選に考慮される第 2 回タイム計測

土曜日

09:00~09:40	Moto3	フリー走行③	40 分間	予選に考慮される第 3 回タイム計測
09:55~10:40	MotoGP	フリー走行③	45 分間	予選に考慮される第 3 回タイム計測
10:55~11:35	Moto2	フリー走行③	40 分間	予選に考慮される第 3 回タイム計測
12:35~12:50	Moto 3	公式予選①	15 分間	
13:30~13:15	Moto 3	公式予選②	15 分間	
13:30~14:00	MotoGP	フリー走行④	30 分間	予選に考慮される第 4 回タイム計測
14:10~14:25	MotoGP	公式予選①	15 分間	
14:35~14:50	MotoGP	公式予選②	15 分間	
15:05~15:50	Moto2	公式予選 1	15 分間	
15:30~15:45	Moto2	公式予選 2	15 分間	

日曜日

08:40~09:00	Moto3	ウォームアップ	20 分間
09:10~09:30	Moto2	ウォームアップ	20 分間
09:40~10:00	MotoGP	ウォームアップ	20 分間
11:00	Moto3	決勝レース	
12:20	Moto2	決勝レース	
14:00	MotoGP	決勝レース	

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/ドーピング検査

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、初回プ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。

Moto 2 と Moto 3 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。

1.14.3 ドーピング検査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コース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
- 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、制限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ではなく、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。）

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。この権利を行使を行使するためには事前に要望されなければならない。

- iii) Moto2 クラスにおいて、コース熟知のためにグランプリ開催サーキットを使用する場合、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）のものと同じブランドであってはならず、また同じエンジン排気量 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じ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 を超える排気量でなければならない。

- lv) Moto3 クラスにおいては、コース熟知の為にグランプリ開催サーキットで使用する場合は、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、また同じエンジン容量の 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 を超える排気量でなければならない。
- 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、選手権に関わる個別の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)は契約チームの一部と見なされる。

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ことが認められる。

- 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) シーズンの最終戦終了後に最終戦の行われたサーキットで行われる 2 日間に亘り行われる 1 回のテスト
  - c) 11 月に開催されるヨーロッパ内の 1 つのサーキットで 2 日間に亘り行われるプライベートテスト 1 回
  - d) 2 月にヨーロッパ外のサーキットで 3 日間に亘って行われる公式テスト 1 回、冬季テスト以降は禁止される。
  - e) シーズン第 1 戦が開催されるサーキットで 3 日間に亘って行われる公式テスト 1 回、当該サーキットで約 2 週間前に行われる。
  - 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に 1 日のみ行われる公式テスト 3 回。
  - g) シーズン中にヨーロッパ内のサーキットで 2 日間に亘って行われるプライベートテスト 1 回、開催サーキット及び開催日はチームと DORNA/IRTA の同意が必要。
  - h) レースディレクションにより認められた走行等  
~~全ての MotoGP チームは、チームに割り当てられたテストタイヤのみを使用して(下記事項 1.15.1.1.C 参照)、シーズン中最大 5 日間に亘り契約ライダーを使用したテストを行うことが出来る。但し、下記の事項 1.15.1.1.A.h のテスト禁止期間を除く。~~  
 テストを行う日と同テストに参加する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、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、グランプリ前の14日間はテストすることはできない。~~

~~GP イベント前に同じサーキットで、5日間のテストのうちの最大3日間テストを行っても良い。同じサーキットで残りのテストを行う場合はGP イベント終了後に行わなければならない。~~

~~テストはチームライダーの誰かがトラックに入った時点で始まったものとされる。~~

- i) 特権（コンセッション）対象となるマニュ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できる。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。

- j) 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2019年7月8日から7月30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。
- k) 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。

## 2019 シーズン

~~2019 シーズンにおいては、契約ライダーによるテストは以下のように行われる。：~~

- ~~・ 2018 シーズン最終戦の後に行われる2日間のオフィシャルテスト 1回。~~
- ~~・ 最大5日間の各チームのプライベートテスト。その5日間の内、少なくとも2日間は、公式テストの後の2018年11月に使わなければならない。（コンセッション（特例）の資格を持つマニュファクチャラーは、この規則は適用外）~~
- ~~・ 冬季テスト禁止期間の終了後に行われる“3日間シーズン前オフィシャルテスト” 2回。~~

- ~~GP イベントが終了した月曜日にチームが要請してサーキットで行われる“1日のオフィシャルテスト”3回。~~

#### 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特権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。~~特権資格を持つマニュファクチャラーはこの規則適用外であり、どのサーキットでもテストを行う事が可能である。~~

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。

- 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練習走行を除き、上記条項 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。
- 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。
- 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。
- 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割り当てに限られる。この割り当てはチーム間またはマニュ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。

全てのファクトリーチーム：1シーズンあたり、契約ライダー1名につき 120 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. i) 及び j) 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。

全てのノン・ファクトリーチーム：1シーズンあたり、契約ライダー1名につき120本とする。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. i) 及び j) 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。

### 1.15.1.2 Moto3 および Moto2 クラス

#### A. マニファクチャラーによるテスト

本条項の規定上、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 e)（テスト日はライダーに認められている7日間に考慮される）、及び i)（テスト日数はライダーの認められている日数には考慮されない）の条件の基、テストのために契約ライダーを使うことが出来る。

~~2018 シーズンの間、Moto2 シャシーマニファクチャラーから招待を受けて参加した場合でなければ、2019 オフィシャルMoto2ブランドのエンジン(どのような仕様であれ)のテストは、契約チームあるいはライダーが2018 チャンピオンシップで競技の際に使用して行うことは許可されない。~~

~~それぞれ現在参戦しているMoto2 シャシーマニファクチャラーは、2019 オフィシャルMoto2ブランドのエンジン(どのような仕様であれ)のテストを2018 シーズンの間に行えるのは10日間に限られている。~~

~~同テストを行う際は各テスト日の中で、どのライダー(複数名のライダーも可)を制限なく使っても構わない。~~

~~2019 エンジンを使った10日間のシャシーマニファクチャラーのテストに契約ライダーが参加する場合、これらの日数は当該ライダー自身の2018年の7日間のテストの日数にはカウントされない。~~

~~Moto2 シャシーマニファクチャラーのテストに参加するチームまたはライダーは、テクニカルディレクターに前もって以下の情報を提供しなければならない。~~

- ~~・ テストを行うシャシーマニファクチャラー~~
- ~~・ テスト実施日~~
- ~~・ サキット名~~

~~注記：その他すべてのMoto2テストに関連する規則の条項(テスト禁止期間やテストを行う同じサキットでのGPの始まる14日前まではテスト禁止の条項を含む)も適用される。~~

## B. 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が主催する最大3回までの公式テスト。
- c) 決勝後 (post-race)。ヨーロッパにおける競技会後の月曜または火曜Dorna/IRTAが指定する一日のテスト。この決勝後のテストはMotoGPクラスのテストのためのテスト日が必要でない場合に限られる。
- d) レースディレクションにより承認された走行等
- e) チームは、シーズン中、契約ライダーを使用して如何なるサーキットにおいても最大7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.f を除く)

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ったものとされる。

ライダーの変更または代替えライダー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。

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、選出委員会の承認の上、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、ダウいつサーキットでの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。

- 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2019年7月8日から7月30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) チームは、そのチームのベースとなるコンチネンタルゾーン（ヨーロッパ、アジア/オセアニア、アフリカ、アメリカ）の外にあるサーキットにおいて、シーズン終了時点から翌シーズンの最初のレースの間はプライベートテストを行うことは認められない。

- h) 世界選手権への参加が初めてとなる契約ライダーは、当該シーズン中、ヨーロッパ圏内の GP サーキットで開催される他の競技会、または同ライダーの国籍のある国の GP サーキットで開催される競技会に参加することができる。契約ライダーの参戦が初年度となるとみなされるために、当該ライダーは前年度にいかなるクラスであっても6大会以上のイベントに参加してはならない。
- i) シーズン最終戦終了後、当該年の11月30日までは、如何なるライダーによる如何なるサーキットでのテストも認められる。そのテストは、シーズンで定められたライダーのテスト日数には考慮されない。
- 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。

#### 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。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 セーフティー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用することが認められる。

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用できるものとする。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タイム計測される。

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

~~サーキットでの新しいラップレコードは、決勝時において出された場合にのみ成立する。~~

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、クオリファイプラクティス QP1 または QP2(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) クオリファイプ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 (FP1、FP2、FP3) 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 107%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3回目のフリープラクティス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107%のラップタイムを得られなかった場合、ライダーはQP1に参加することは認められるが、QP1で最も速いライダーの107%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QP1に参加した場合、QP1における最も速いライダーのタイムの107%を得なければレースに参加することは認められない。(QP1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)

~~レース出場にあたっては、予選中に自己クラスの最速ライダーの記録した予選タイムの107%以内のタイムを達成することが条件となる。~~  
~~上記の予選通過タイムを達成できなかったライダーがレースに出場するには、いずれかのフリー走行または(および)ウォームアップにおいて、同一セッション中に最速ライダーの107%以内のタイムを記録していなければならない。~~  
~~これに該当するライダーは、フリー走行または(および)ウォームアップ中のタイムに準じ、グリッド最後尾からレースをスタートする。~~

## 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(QP1 または QP2)に出場していれば自動的に決勝への上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4回あるフリー走行(FP1, FP2, FP3, FP4)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107%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、FP3 または FP4 のいずれかの同一セッションにおいて最速ライダーの107%のラップタイムに満たない場合でもQP1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、QP1における最速ライダーの107%のラップタイムに達していなければならない。(QP1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、サーキットホモロゲーション時に決定される。

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 (QP) 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) FP1、FP2 および FP3 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 QP2 に進む。

iii) 事項 1.15.5.A に則り資格を得たその他ライダーは、QP1 に参加しなければならない。QP1 における上位 4 名が QP2 に進む。

iv) QP2 における 18 名のライダーは QP2 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 QP2 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 QP2 でタイムを計測できなかった場合、FP1、FP2、FP3 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) QP1 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 QP1 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 QP1 でラップタイムを計測できなかった場合、FP1、FP2、FP3 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) QP1 または QP2 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、FP1、FP2 及び FP3 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。

QP1 だけがキャンセルとなった場合、FP1、FP2、FP3 における 15 番手、16 番手、17 番手、18 番手のライダーが QP2 に進むことが出来る。

vii) QP2 の資格を得たライダーが大会を欠場する場合、FP1、FP2、FP3 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、FP3 後に QP2 に参加するライダーリストが改訂される

~~グリッド位置は、全ての公式予選を通じライダーの記録した最速タイムにもとづ~~

~~き決定される。~~

~~公式予選が全てキャンセルとなった場合、全フリー走行を通じライダーの記録した最速タイムにもとづきグリッド位置が決定される。~~

## B. MotoGP クラス

- 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（QP）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) FP1,FP2 および FP3 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10名がQP2に進む。
- 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QP1に参加する。このQP1におけるラップタイムの最速タイム上位2名が更にQP2に進む。

- iv) この時点でQP2に進んだ12名のライダーは、QP2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。

QP2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、QP2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FP1,FP2とFP3を合わせたラップタイム順に決定される。

- v) QP1の結果で、上位2名を除いた残りのライダーは、QP1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。

QP1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FP1,FP2とFP3の総合結果で決定される。

- vi) QP1あるいはQP2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FP1,FP2およびFP3の3つ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。

QP1のみがキャンセルとなった場合には、FP1,FP2およびFP3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QP2に進むことになる。

- vii) QP2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、QP2参加ライダーのリストは、FP1、FP2、FP3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、FP3後に改訂される。

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ウォームアップ終了後、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。

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 (back of the grid)” 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、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で、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。

~~以下に記す範囲内とする。~~

~~最短 95km 最長 130km~~

レース距離はカレンダー発表後、常任委員会により決定される。

~~4.17.2 レース距離は、レースディレクションによってのみ変更することができ、その範囲は上記 1.17.1 に記載されている制限を超える場合もある。~~

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. スタートの約 15 分前（MotoGP クラスに限り 20 分前、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. スタートの約 10 分前（MotoGP クラスに限り 15 分前、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. グリッドに整列しないライダーは、ピットレーン出口にいるマーシャルの指示に従い、ピットレーンよりウォームアップ走行をスタートすることができる。

ピットレーンからウォームアップ走行をスタートしたライダーは、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、天候に伴うタイヤ交換は、ピットレーン出口閉鎖後に行ってはならない。

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5周らまでの間にライドスルー・ペナルティを消化しなければならない。

よって、ピットレーンにまだ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。

- 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、競技役員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。

- 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テ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。**

- 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。

グリッド上でのエンジンスターターの使用も認められる。

ジェネレーターおよびエンジンスターターは、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 分前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が、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。

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 分前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 分前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。

この時点で 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）誰もグリッドに改めて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 分前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のエンジン始動を補助し、グリッドより退去しなければならない。

12. 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。

13. レース開始 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。

安全上の理由から、エンジンが停止したライダーは、エンジン再始動のために補助を受けることができる。一定の時間が経過してもエンジンが始動しない場合、そのマシンはピットレーンに押し移動されるものとし、その後メカニックの補助を受けることができ、MotoGP に限り車両交換を行うことができる。

全車とも速度制限なしで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。

全車がピットレーン出口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合に合わせ、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じるものとする。

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。

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で、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し終わると、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がいる場合、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。

14. 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、事項 1.19 に明記されたライドスルーの手順に従わなくてはならない。

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. スタート後にエンジンが停止したライダーは、エンジンがスタートするまでコース沿いに押し掛けの補助を受けることが認められる。

ある程度補助してもエンジンが再始動しないマシンは、ピットレーンまで押して移動させる。ピットレーン内ではメカニックの補助を受けることができ、MotoGP に限りマシン交換を行うことができる。

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できるよう、ピットレーン出口のグリーンライトを点灯する。

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、新しいスタート進行となる。（Quick Start）

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、到着順に一列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遵守しなければならない。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いる白い破線を越えるまでこのラインを越えてはならない。

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、以下の状況のみにおいて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。

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（プロトコル）に従わなければならない。

それには以下のことが含まれる。：

- ・ 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である。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ってきているライダーを優先させなければならない。
- 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。：

- 赤旗がスターター指揮台より振動提示される。レッドランプは点灯したままとする。
- スターター指揮台から 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、必要な作業がいかなるものであれ、ピットレーンに運ばれる。同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名につき最大で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名のメカニックがグリッドに入ることが許可される。この際にメカニックの所持が許可されるものはタイヤウォーマー、スタンド、エンジンスターター、手持ち可能なツールのみとする。グリッド上にジェネレーターを持ち込みは許められない。

- 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分前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分前ボード、30秒前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の場合

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進行を行う場合がある。

この進行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k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分前ボード”が出され、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分前ボード”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秒前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からとなる。事項 1.18.4
- ピットレーン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。
- ピットレーンで燃料補給を行うことが認められる。
- このようにグリッドが整理された後、クイックスタート進行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**Rain on Grid** 手順に適用される。

#### 1.18.20 ウェットレーススタート（全てのプラクティスがドライだった場合）

あるクラスが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、以下ウェットレーススタート進行が適用される。

- 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の時間通りにオープンする。オープンの時間は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認められる。
- 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3分後に、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 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）

- 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 Wet Race Start 手順に適用される。

#### 1.18.21 クイック再スタート手順

レースが中断した場合、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最低 5 分以内にピットレーンの再開時間をアナウンスする。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き、レースのスタートはグリッド後方から行うこととなる。
- 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き、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、制限無しのスピードでコースを 1 周する。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のスタートを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じた時点で、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が原因で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 ライドスルーの手順

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。途中、停止することは認められない。通過後、当該ライダーは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、ライドスルーの手順が繰り返される。速度制限違反を2回犯したライダーには、黒旗が提示される。

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レース開始後にライドスルーを行わなければならない。

ジャンプスタートに対する罰則の履行を、レース中断後の第2レースに持ち越したライダーが、その再スタート時にもフライングした場合、当該ライダーには黒旗が提示される。

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)がフィニッシュライン上で表示され、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5回提示されてもライドスルーを行わないライダーには、黒旗が掲示される。

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。

## 1.20 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 Moto3 および Moto2 クラス

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下でスタートする。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、その再スタートは例外なくウェットレースとなる。

### 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い。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、レース進行中に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. ライダーは全ての信号旗、ライトシグナル及び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し危険を及ぼさず、責任ある姿勢で走行しなければならない。本規則に違反した場合、FIM MotoGP スチュワードにより罰則が科される場合がある。

3. ライダーの走行が認められるのは、コース上とピットレーン内に限られる。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戻ろうとする場合、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。

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、その周回のラップタイムは無効となる。レース中の違反については、FIMMotoGP スチュワードパネルの決定にもとづきペナルティーが科される。

順位変更のペナルティーを科された場合、**可能な場合は当該ペナルティー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5周にわたり提示される。5回目の提示を受けた後に順位を下げなかったライダーには、ライドスルーペナルティーが科される。

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、マシンの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**。
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）、レースを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、失格となる。

9. ピット内でエンジンの停止したマシンの再始動をメカニックが補助することは認められる。
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、同乗行為)
11. 競技役員により指示される場合を除き、ライダーは、周回方向に逆行してコースおよびピットレーン上でマシンを押ししたり、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る、認められる。
13. 選手権プロモーターの要請がある場合、全車とも車載カメラを搭載しなければならない。

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 とされる。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終点地点までの間、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、FIM MotoGP 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、FIM MotoGP 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、ライドスルーが罰則として科される。

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。

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すぐに罰金が科され、更なるペナルティの対象となる可能性がある。

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。

ただし、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止まることは禁止とする。

18. サーキット内のピットレーンまたはコース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/パー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 のエンジンの耐久性について) の違反に対する罰則は、以下の通りとする。

- 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

上記に当てはまる各エンジンはペナルティの対象となる。1 大会において一つ以上の追加エンジンのある場合、残されたペナルティ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、ペイントでラインをひいて示される。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、ここからがコースへの入場が始まることを示す地点となり、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、ペイントの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。

#### 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：

コースはクリアである

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、なら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、一本または複数本のイエローフラッグの提示を要する事故の発生地点の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。

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：提示区間において微量の雨が降っている。  
(十字のストローク幅 10~13cm)：  
(レッドクロス)

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)  
及びレッドストライプ付き  
イエローフラッグ

当該区間において雨が降っている。  
この2本の旗は、フラッグマーシャルポストにおいて、同時に振動提示される。

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、ラインを変えずに徐々に減速し、後方のライダーを先行させなくてはならない。

決勝中に周回遅れになろうとしているライダーがいる場合、当該ライダーは、できる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、路面と同じ高さで、フィニッシュライン上にて振動提示される。

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

フラッグが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、レースのスタート遅延を意味する。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振動提示される場合、それより地点以降に危険があることを示す。

2本のイエローフラッグと一緒に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がまたは完全にブロックされていることを示す。

1本または複数のイエローフラッグの振動提示は危険の度合いを表すものではなく、単に事故発生場所を示すものである。

ライダーは減速し、停止に備えなくてはならない。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、違反の発生した周回のラップタイムが抹消される。

決勝中に本規則に違反した場合、ペナルティの対象となる。

順位変更のペナルティーが科される場合、ペナルティーは、ダッシュボードシグナル（可能な場合）で通告され、当該ライダーにフィニッシュライン上でどのポジションまで順位を落とさなければならいかボードが最大 5 周の間ライダーに提示される。ボードが5回提示される間にライダーが順位を後退しない場合、当該ライダーにはライドスルーが科せられる。いずれの場合についても、更なる科せられる場合がある。

追い越しを行ったライダーが、その直後に自らの違反に気がついた場合、手を上げて追い越したライダーを先行させなければならない。その場合、罰則は適用されない。

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。

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。

この決定は、レースディレクションによってのみ下される。

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秒から5秒の間点灯される。

#### 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。

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ねばならない。また、ペナルティーによりこのフラッグが提示された場合、再スタートすることはできない。

ブラックフラッグは、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：危険が伴わないトランスポンダーの問題またはウォームアップ中のライダーに対しセーフティーカーに追従してピットレーン入口に行き、そこからピットレーンに入ることを示す）

~~本規則に違反した場合、レースディレクションによりペナルティーが科せられることがある。~~

#### 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。

#### 1.22.3 シグナルフラッグの寸法

シグナルフラッグの寸法は、縦 80cm、横 100cm とする。

シグナルフラッグの寸法は、第 1 回目の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 回目の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 文字あたり最少でもストローク幅 4 cm、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

フラッグマーシャルポストの配置箇所は、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。

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。

トップのライダーに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。レッドフラッグを掲げたマーシャルがピットレーン出口に立つ。

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。

a レース距離の75%を走行していなければならない。

b 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。その時、ライダーはマシンに触れている状態になければならない。

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。

1.24.2 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にもとづき順位が与えられる。

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。

## 1.25. レースの中断

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。

リザルトは、トップを走行するライダーとその他の走行ライダーが同一周回数にあり、トップのライダーが、レッドフラッグの提示を受ける前にコースを最後に完全に一周した時点での順位とする。

例外

- 1 チェッカーフラッグ提示後にレースが中断された場合、下記の手順が適用される。
  - a) レース中断前にチェッカーを受けた全ライダーについて、レースの最終周回の終了時点での部分的な順位が確定される。
  - b) レース中断前にチェッカーを受けていない全ライダーについて、レースの最終周回の1周前の周回終了時点での部分的な順位が確定される。
  - c) 周回数/タイムにもとづき、上記2つの部分的な順位を統合し、完全な総合順位が確定される。
- 2 中断されたレースにおいて、トップのライダー及び全ての走行中の同一周回のライダーがレッドフラッグ提示前にその周回を完了した場合、またピットレーンにおりレッドフラッグによりピットレーンが閉鎖されラップを完了するためのタイムキーピングポイントを通していないライダーのある場合、競技結果は、レースのトップ及びトップが通過した時点で走行中の同一周回の全ライダーが、タイムキーピングポイントを通過した順とする。

ライダーの計測用トランスポンダーに問題のある場合、結果は前週のフィニッシュライン通過順とする。

レッドフラッグの提示時に、競技走行に積極的に参加していないライダーには、リザルト上の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ま~~ま~~、もしくはマシンを押して指定されたピットレーン入口のタイミング（計測）ポイントを通じてに入っていないライダーには、リザルト上の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 1.254に規定するとおりに完結したとみなされたレース後の祝の場合）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完走周回数が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、レースは中止と発表され、世界選手権のシリーズ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完走した周回数が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、レースは条項 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、選手権本来のポイントの半分が与えられる。

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フルチャンピオンシップポイントが与えられる。

1.25.5 本規則における活動的及び積極的なレースとする目的は、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定義する。FIM MotoGP スチュワードがライダーの積極的なレース参加の判断をするものとし、FIM MotoGP スチュワードの判断に一切の抗議は受け付けられない。

## 1.26. 中断後のレース再開

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、可能な限り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 1.25.2 条に詳述された状況の場合 (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クラスについては、レースの周回数は、本来のレース周回数の2/3（端数を切り捨て整数にした周回数）とする。

MotoGPについては、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じる。
- ii) 上記事項 1.25.3 に当てはまる場合、つまり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。  
~~再スタートできるライダーの資格としては、走行、あるいはモーターサイクルを押し、レース中断のためのレッドフラッグ提示後5分以内にピットレーンに入らなければならない。~~

- 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クラスは  
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は

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1周少なく分類されたライダーは、再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。

最初のレースで2周以上少なく分類されたライダーは、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 1.24.4 が適用される。

1.26.5 第1レースにおいてスタートポジションペナルティー（例：グリッド順位の降格、ピットレーンからのスタート）を受けたライダーは、オリジナルのレーススタート時に実施されたこととされ、再スタートにおいてはそのペナルティは適用されない。

事項 1.15.2 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。

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見なした場合、次の再スタートの判断の条件は事項 1.26.4 に準じるものとする。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。

#### Moto2およびMoto3

- a) 再スタートしたレースが5周以上完了した段階で中断された場合、同レースは成立したものと見なされ所定の選手権ポイントが与えられる。レースでのランキングは事項 1.26.4.ii.e に準ずる。
- b) 再スタートしたレースが5周末満で中断された場合、可能なであれば更にレースが再開される。その際の最低5周以上とする周回数はレースディレクションが決定する。  
グリッドは、3または4周を完走した場合は中断されたレースリザルトを元とする。(3周に満たない状況で中断された場合、同レースは無効とみなされ、再スタートレースのグリッドの決定要素が無くなるか、あるいはレースの再スタートの有効性も無くなる。)
- c) 上記3回目となる再スタートによるレースが更に中断され、その際に5周末満しか走行が終了していない場合には更なる再スタートは行われない。そしてレースリザルトは第一レースの結果を以って決定され、所定の選手権ポイントが与えられる。ただしこの場合、第一レースが5周以上消化されていなければならない。
- d) 第1レース中に再スタートする状況があり、再スタート前と再スタート後のどのレースにおいても、完走周回数が双方5周以上完了していない場合、同レースは中止とみなされ、世界選手権のシリーズ成績には考慮されない。
- e) レースディレクションが必要に応じて再スタートするレースのスケジュールをレースのプログラムに組み込む場合がある。

#### MotoGP

- a) 再スタートしたレースが終了前のどの時点においても中断された場合、可能であればまた再開され、その場合のレース距離は、本来のレース距離を満たすために必要な周回数となり、最低でも5周とする。この場合の本来のレース距離を満たすために必要な周回数とは、所定の全周回数から、再スタート前に消化した周回数を引いたものである。またその際に事項 1.25.2 が適用される。つまり、完走周回数が3周に満たない場合のレースは無効となるため、再スタートレースの際にこのケースが当てはまる場合に、必要な周回数の決定する場合、この消化された3周末満の周回数は反映されない。再スタートができない状況となった場合、最も周回数が多い

かったその前のレースのリザルトが反映され、チャンピオンシップ・ポイントは 100%付与される。いずれのレースにおいても、5 週末満だった場合は、レースそのものがキャンセルとなり、チャンピオンシップポイントは付与されない。

- b) 3 度目の再スタートとなるレースが中断された場合、レースディレクションは更なるレース再開が妥当なものかどうかを決定し、最低でも 5 週の必要周回数として再スタートのレースの周回数を決定する。更なるレースの再開が不可能と判断した場合、最も多く完走周回した前のレースの結果に基づきリザルトが決定され、チャンピオンシップポイントは 100%付与される。

完走周回数がいずれのレースにおいても 5 週末満の場合、レースは中止と見なし選手権ポイントは与えられない。

- c) 再スタートとなるレース(4 回目)が中断された場合、その際に 5 周あるいはそれ以上の完走周回数が消化されていれば、レースは成立したものと見なされ、所定の選手権ポイントが与えられる。レースでのランキングは事項 1.26.4.ii.e に準ずる。レースの中断が完走周回数 5 週末満で起こった場合には、更なる再開は行わない。結果は、**5 周以上**周回した前のレースの結果に基づき決定される。しかし完走周回数がいずれのレースにおいても 5 週末満の場合、レースは中止と見なし選手権ポイントは与えられない。

- ~~d) 最も多く完走周回した前のレースの結果に基づきリザルトが決定される際の全てにおいて、2 回またはそれ以上のレースが同じ完走周回数であった場合には、その中で一番最後に走行したレース結果によってリザルトが決定される。~~

## 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、車検場へ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 ロードレース世界選手権グランプリのタイトルを競う。

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たものとする。

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 名のライダーにより構成される。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ファクチャラー名（必須）
- 2) チーム名（チーム名とマニ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授与されない。

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

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、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）。上記によってタイを解くことができない場合、より直近の選手権において最高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を義務付けられる。

## 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及び/または競技監督より、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。公式掲示板上的に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**。

公式掲示板上的に掲示**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で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 マシンの調整作業を行っている間を除き、出場している以外のクラスのプラクティス、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 予選1及び予選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。
- 決勝中のマシン変更  
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 全クラスとも、シグナリングプラットフォーム上のチーム要員人数は、ライダー1名につき最大4名までに制限される。

1.30.4 安全上の理由から、如何なる時もピットボックス（常設又は仮設）内におけるレース車両のエンジンの始動は認められない。エンジンはピットレーンまたはピットボックス外の場所、またはテントで始動することが出来る。

1.16.3 A. Moto2 および Moto3	30
B. MotoGP クラス	31
1.17 レース	32
1.18 標準スタート手順	32
1. Moto2 および Moto3 クラス	41
2. MotoGP クラス	42
1.18.21 クイック再スタート手順	43
1.19 ライドスルーの手順	45
1.20 ウェットおよびドライレース	46
1.20.1 Moto3 および Moto2 クラス	46
1.20.2 MotoGP レース	46
1.21. プラクティスおよびレース時の行為	46
1.22 フラッグとライト	50
1.22.1 情報伝達のためのフラッグとライト	50
1.22.2 情報及び指示を伝達するシグナルフラッグ	52
1.22.3 シグナルフラッグの寸法	55
1.22.4 フラッグの色	55
1.22.5 ライダーのナンバーボード	55
1.22.6 フラッグマーシャルポスト	55
1.22.7 マーシャルのユニフォーム	55
1.23 メディカルカー	55
1.24. レースの終了およびリザルト	55
1.25. レースの中断	57
1.26. 中断後のレース再開	58
1.27 チェックエリア	61
1.28 選手権ポイントおよび順位	61
1.29 競技者への指示と連絡	63
1.30 ピットレーン内のチーム要員	63