

2022年全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権統一規則

※下線部分：改正箇所

2022年統一規則	2021年統一規則
<p style="text-align: center;">総 則</p> <p><u>2022</u>年全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権は、一般社団法人日本自動車連盟（JAF）公認のもと、FIA国際モータースポーツ競技規則およびその付則に準拠したJAF国内競技規則およびその細則、<u>2022</u>年全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権統一規則、ならびに本競技会特別規則に従い開催され、ドライバー、チーム（エントラント）およびエンジンチューナーに対する3つの選手権から成る。</p> <p><b>第1条～第3条 （略）</b></p> <p><b>第4条 競技許可証（ライセンス）</b></p> <p>1. ～2. 1）（略）</p> <p>2）<u>2021</u>年のF2またはSFにおいて、シリーズランキング上位<u>6</u>位までの者。</p> <p>3. （略）</p> <p><b>第5条 ペナルティポイント</b></p> <p>1. 1）～2）（3）（略）</p> <p>（4）ペナルティポイントを頻繁に与えられたドライバーには、上記に加え下記のいずれかの罰則を課す場合がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>2022</u>年の本選手権の全戦の出場停止処分。</li> <li>・<u>2022</u>年の本選手権のポイントの剥奪。</li> <li>・<u>2023</u>年の本選手権の公式登録の拒否。</li> </ul> <p>2. ～3. （略）</p> <p><b>第6条 参加車両</b></p> <p>1. <u>2022</u>年JAF国内競技車両規則第1編第10章スーパーフォー</p>	<p style="text-align: center;">総 則</p> <p><u>2021</u>年全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権は、一般社団法人日本自動車連盟（JAF）公認のもと、FIA国際モータースポーツ競技規則およびその付則に準拠したJAF国内競技規則およびその細則、<u>2021</u>年全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権統一規則、ならびに本競技会特別規則に従い開催され、ドライバー、チーム（エントラント）およびエンジンチューナーに対する3つの選手権から成る。</p> <p><b>第1条～第3条 （略）</b></p> <p><b>第4条 競技許可証（ライセンス）</b></p> <p>1. ～2. 1）（略）</p> <p>2）<u>2019</u>年～<u>2020</u>年のF2またはSFにおいて、シリーズランキング上位<u>8</u>位までの者。</p> <p>3. （略）</p> <p><b>第5条 ペナルティポイント</b></p> <p>1. 1）～2）（3）（略）</p> <p>（4）ペナルティポイントを頻繁に与えられたドライバーには、上記に加え下記のいずれかの罰則を課す場合がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>2021</u>年の本選手権の全戦の出場停止処分。</li> <li>・<u>2021</u>年の本選手権のポイントの剥奪。</li> <li>・<u>2022</u>年の本選手権の公式登録の拒否。</li> </ul> <p>2. ～3. （略）</p> <p><b>第6条 参加車両</b></p> <p>1. <u>2021</u>年JAF国内競技車両規則第1編第10章スーパーフォー</p>

ミュラ・ライツ（SFL）車両規定に適合した車両およびJAFが特に認めた車両とする。

車両の銘柄とはシャシーとエンジンの組み合わせをいう。シャシー製造者とエンジン製造者が異なる場合、その車両は合成車両とみなされ、必ずシャシー製造者の名称をエンジン製造者の名称の前に表示しなければならない。

2. (略)
3. 本統一規則でいう「レース距離」は、2022年日本レース選手権規定第4条に定める当初のレース距離（レースがスタートするまでに短縮された場合には、その短縮された距離）を指すものとする。
4. ～9. (略)

#### 第7条～第11条 (略)

#### 第12条 競技会主要役員

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

1. ～2. (略)
3. レースディレクター: \_\_\_\_\_ (JAF認定)  
\_\_\_\_\_ (JAF認定)
4. ～12. (略)

#### 第13条～第14条 (略)

#### 第15条 インシデント

1. ～7. (略)
8. スタート進行中を含めた決勝レースで執行される罰則は、以下の通りとする。
  - 1) 決勝レース中に課されるペナルティは、次の4つとする。
    - ① 5秒間のタイムペナルティ:

ミュラ・ライツ（SFL）車両規定に適合した車両およびJAFが特に認めた車両とする。

車両の銘柄とはシャシーとエンジンの組み合わせをいう。シャシー製造者とエンジン製造者が異なる場合、その車両は合成車両とみなされ、必ずシャシー製造者の名称をエンジン製造者の名称の前に表示しなければならない。

2. (略)
3. 本統一規則でいう「レース距離」は、2021年日本レース選手権規定第4条に定める当初のレース距離（レースがスタートするまでに短縮された場合には、その短縮された距離）を指すものとする。
4. ～9. (略)

#### 第7条～第11条 (略)

#### 第12条 競技会主要役員

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

1. ～2. (略)
3. レースディレクター: \_\_\_\_\_ (JAF認定)
4. ～12. (略)

#### 第13条～第14条 (略)

#### 第15条 インシデント

1. ～7. (略)
8. スタート進行中を含めた決勝レースで執行される罰則は、以下の通りとする。
  - 1) タイムペナルティは、次の4つとする。
    - ① 5秒間のタイムペナルティ:

<p>競技結果に対して5秒を加算する。</p> <p>②10秒間のタイムペナルティ： 競技結果に対して10秒を加算する。</p> <p>③ドライビングスルーペナルティ： ドライバーは下記2)のボード提示後、ピットレーンに進入し、ピットに停止せずにピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。</p> <p>④ペナルティストップ： ドライバーは下記2)のボード提示後、ピットレーンに進入し、ペナルティストップエリアに少なくともタイムペナルティとして課せられた時間の間、停止した後、ピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。また、自チームのピットに停止することは許されない。ペナルティストップエリアでは、車両はエンジンを停止する必要はない。エンジンが停止した場合は、ペナルティの時間が経過した後に、エンジン始動用外部エネルギー源あるいは補助的装置によって再始動することができる。</p> <p>2) 下記の反則行為について、罰則が決定したならば、直ちに罰則の種類を示すボード、当該車両の競技番号を記入した黒のボードがコントロールラインで表示され、合わせてピット放送が行われる。</p> <p>①反則スタート：<u>タイムペナルティ</u>または、それ以上。</p> <p>②黄旗無視等のH項違反：<u>タイムペナルティ</u>または、それ以上。</p> <p>③ピット作業違反：<u>タイムペナルティ</u>または、それ以上。</p> <p>④ピットレーンの速度制限違反：<u>タイムペナルティ</u>または、それ以上。</p> <p>⑤本条項1. 違反：<u>タイムペナルティ</u>または、それ以上。または他の罰則。いずれかの罰則に加えペナルティポイント。</p>	<p>競技結果に対して5秒を加算する。</p> <p>②10秒間のタイムペナルティ： 競技結果に対して10秒を加算する。</p> <p>③ドライビングスルーペナルティ： ドライバーは下記2)のボード提示後、ピットレーンに進入し、ピットに停止せずにピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。</p> <p>④ペナルティストップ： ドライバーは下記2)のボード提示後、ピットレーンに進入し、ペナルティストップエリアに少なくともタイムペナルティとして課せられた時間の間、停止した後、ピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。また、自チームのピットに停止することは許されない。ペナルティストップエリアでは、車両はエンジンを停止する必要はない。エンジンが停止した場合は、ペナルティの時間が経過した後に、エンジン始動用外部エネルギー源あるいは補助的装置によって再始動することができる。</p> <p>2) 下記の反則行為について、罰則が決定したならば、直ちに罰則の種類を示すボード、当該車両の競技番号を記入した黒のボードがコントロールラインで表示され、合わせてピット放送が行われる。</p> <p>①反則スタート：<u>ドライビングスルーペナルティ</u>または、それ以上。</p> <p>②黄旗無視等のH項違反：<u>ペナルティストップ10秒</u>または、それ以上。</p> <p>③ピット作業違反：<u>ドライビングスルーペナルティ</u>または、それ以上。</p> <p>④ピットレーンの速度制限違反：<u>ドライビングスルーペナルティ</u>または、それ以上。</p> <p>⑤本条項1. 違反：<u>ドライビングスルーペナルティ、ペナルティストップ10秒以上</u>、または他の罰則。いずれかの罰則に</p>
---	--

<p>⑥スタート進行中の違反行為：<u>タイムペナルティ</u>または、それ以上。</p> <p>9. コントロールラインで、本条8. 1) ③および④の<u>ペナルティ</u>が表示されてから3周以内に規定通りこれを実行できなかった車両については失格とする。</p> <p>10. (略)</p> <p>11. 決勝レース終了後に課せられる罰則は、以下の通りとする。</p> <p>1) 罰則の表示後3周以内にレースが終了し、本条8. 1) ③および④の<u>ペナルティ</u>を規定通り実行できなかった場合、競技結果に対して、<u>ドライビングスルーペナルティ</u>または<u>ペナルティストップ</u>に相当するタイムを加算する。なお、加算されるタイムは<u>ドライビングスルーペナルティ</u>に対し30秒とし、<u>ペナルティストップ</u>の場合は、その30秒に停止時間を加えたものとする。</p> <p>2) ~3) (略)</p> <p>12. 本条項に従い、「レース中に執行された<u>ペナルティ</u>」および「黒旗の表示」に対する抗議・控訴は認められない。</p> <p>13. (略)</p> <p><b>第16条～第20条 (略)</b></p> <p><b>第21条 ピットエリア</b></p> <p>1. ~9. (略)</p> <p>10. <u>予選および決勝レース中、作業エリアにて作業につくチームクルーは長袖、長ズボン等を着用することを強く推奨する。</u></p> <p><b>第22条 (略)</b></p> <p><b>第23条 タイヤ</b></p> <p>1. (略)</p>	<p>加えペナルティポイント。</p> <p>⑥スタート進行中の違反行為：<u>ドライビングスルー</u>または、それ以上。</p> <p>9. コントロールラインで、本条項8. 1) ③および④の<u>タイムペナルティ</u>が表示されてから3周以内に規定通りこれを実行できなかった車両については失格とする。</p> <p>10. (略)</p> <p>11. 決勝レース終了後に課せられる罰則は、以下の通りとする。</p> <p>1) 罰則の表示後3周以内にレースが終了し、本条項8. 1) ③および④の<u>タイムペナルティ</u>を規定通り実行できなかった場合、競技結果に対して、<u>ドライビングスルーペナルティ</u>または<u>ペナルティストップ</u>に相当するタイムを加算する。なお、加算されるタイムは<u>ドライビングスルーペナルティ</u>に対し30秒とし、<u>ペナルティストップ</u>の場合は、その30秒に停止時間を加えたものとする。</p> <p>2) ~3) (略)</p> <p>12. 本条項に従い、「レース中に執行された<u>タイムペナルティ</u>」および「黒旗の表示」に対する抗議・控訴は認められない。</p> <p>13. (略)</p> <p><b>第16条～第20条 (略)</b></p> <p><b>第21条 ピットエリア</b></p> <p>1. ~9. (略)</p> <p><b>第22条 (略)</b></p> <p><b>第23条 タイヤ</b></p> <p>1. (略)</p>
--	---

2. プラクティスセッション開始から最終の決勝レースが終了するまでの間に車両1台あたりに使用できる溝なしタイヤ（以下、「ドライタイヤ」という）は、当該大会の開催レース数にかかわらず最大2セット（前輪4本、後輪4本）とし、溝付きタイヤ（以下「ウェットタイヤ」という）は、最大3セット（前輪6本、後輪6本）とする。

また、タイヤ供給メーカーからの申請に基づき、競技会審査委員会が認めた場合、マーキングを受けたタイヤを別のタイヤへ交換することが許される。

ただし、ドライタイヤについては、エントラントからの申請に基づき、競技会審査委員会が認めた場合、マーキングを受けたタイヤを別な使用済みタイヤへ交換し、決勝用として使用することが許されるが、その際には当該決勝レースを5グリッド降格とする。

3. ～5. (略)

## 第24条～第26条 (略)

### 第27条 プラクティスセッション（公式予選等）

1. ～3. (略)

4. 競技長はコースの安全性の確保または、清掃、車両の回収のために必要な場合には、赤旗を表示することにより公式予選を中断することができる。公式予選中断の場合、予選時間の延長または短縮は競技会審査委員会が決定する。このようにいずれかの公式予選が中断された場合でもドライバーおよび車両の予選通過に対する影響についての抗議は受け付けられない。

公式予選中にコースアウトした車両は、当該予選中、赤旗中断中およびインターバル中に自力で走行し自己のピットに戻った場合は、以降の公式予選に出走することが許される。ただし、その際に競技役員の手助けを受けた場合は、再びコースインすることは許されない。また、赤旗中断の原因となった車両も再びコース

2. プラクティスセッション開始から最終の決勝レースが終了するまでの間に車両1台あたりに使用できる溝なしタイヤ（以下、「ドライタイヤ」という）、および溝付きタイヤ（以下「ウェットタイヤ」という）は1大会1レース制および2レース制の場合は、各々最大2セット（前輪4本、後輪4本）とし、1大会3レース制の場合は、各々最大3セット（前輪6本、後輪6本）とする。

ただし、タイヤ供給メーカーからの申請に基づき、競技会審査委員会が認めた場合、マーキングを受けたタイヤを別のタイヤへ交換することが許される。

3. ～5. (略)

## 第24条～第26条 (略)

### 第27条 プラクティスセッション（公式予選等）

1. ～3. (略)

4. 競技長はコースの安全性の確保または、清掃、車両の回収のために必要な場合には、赤旗を表示することにより公式予選を中断することができる。公式予選中断の場合、予選時間の延長または短縮は競技会審査委員会が決定する。このようにいずれかの公式予選が中断された場合でもドライバーおよび車両の予選通過に対する影響についての抗議は受け付けられない。

公式予選中にコースアウトした車両は、当該予選中、赤旗中断中およびインターバル中に自力で走行し自己のピットに戻った場合は、以降の公式予選に出走することが許される。ただし、その際に何らかの理由により競技役員の手助けを受けピットに戻った場合は、再びコースインすることは許されない。ただし、第19条

インすることは許されない。

なお、黄旗もしくは赤旗提示の原因と特定されたドライバーは、罰則の対象となる場合がある。

5. ～9. (略)

## 第28条～第30条 (略)

### 第31条 スタート手順

1. (略)

2. スタート20分前に各車両は自走で、コースを1周してグリッドにつくものとする。

2周以上走行する場合はグリッド上を通過してはならず、ピットレーンを最徐行しなければならない。各々のグリッドに到着したら、エンジンを切って停止する。

各自のスターティンググリッドについての時点から下記4. 1) に規定された時間まで第21条5. に従い作業が許される。

3. ピット出口はスタート10分前に閉鎖され、その2分前に警告音によって合図される。

この制限時間内にピットから離れることができなかった車両は、スタートがなされた後、スタートした競技車両の集団がピット出口を通過した後に、ピット出口の信号灯にグリーンライトが点灯することによりピットスタートが許される。

4. (略)

5. スタートできないドライバーは、腕を挙げなければならない。他の全車両が当該車両を通過した後、上記4. 3) に規定されたコース脇のチームクルーは、エンジン始動用外部エネルギー源を使用してエンジンの再始動を試みることができる。

ついで、この車両はフォーメーションラップを行うものとする。

上記方法によってもエンジンが始動しない場合は、競技役員に加え、必要に応じコース脇にいたチームクルーが当該車両をその

7. におけるケースを除く。

なお、黄旗もしくは赤旗提示の原因と特定されたドライバーは、罰則の対象となる場合がある。

5. ～9. (略)

## 第28条～第30条 (略)

### 第31条 スタート手順

1. (略)

2. スタート25分前に各車両は自走で、コースを1周してグリッドにつくものとする。

2周以上走行する場合はグリッド上を通過してはならず、ピットレーンを最徐行しなければならない。各々のグリッドに到着したら、エンジンを切って停止する。

各自のスターティンググリッドについての時点から下記4. 1) に規定された時間まで第21条5. に従い作業が許される。

3. ピット出口はスタート15分前に閉鎖され、その2分前に警告音によって合図される。

この制限時間内にピットから離れることができなかった車両は、スタートがなされた後、スタートした競技車両の集団がピット出口を通過した後に、ピット出口の信号灯にグリーンライトが点灯することによりピットスタートが許される。

4. (略)

5. スタートできないドライバーは、腕を挙げなければならない。他の全車両が当該車両を通過した後、上記4. 3) に規定されたコース脇のチームクルーは、エンジン始動用外部エネルギー源を使用してエンジンの再始動を試みることができる。

ついで、この車両はフォーメーションラップを行うものとするが、他の走行中の競技車両を追い越してはならない。

上記方法によってもエンジンが始動しない場合は、競技役員に加え、必要に応じコース脇にいたチームクルーが当該車両をそのピ

ピットまたは競技役員が指示する他の安全な場所まで押して移動する。距離が近ければピットレーン出口からピットまたは競技役員が指示する他の安全な場所に入れることもできる。その後、チームクルーは、エンジン始動用外部エネルギー源を使用してエンジンを再始動させることができる。

6. フォーメーションラップにおいて、グリッドを離れる際に出遅れた車両は、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出した場合に限り、フォーメーションラップ中に自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。

7. 理由の如何にかかわらずフォーメーションラップの途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、安全に配慮し、自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。

8. 上記6及び7の車両が、第1セーフティーカーラインに到達するまでに自己のポジションに戻ることが出来なかった場合は最後尾グリッドもしくはピットレーンからのスタートとする。該当ドライバーが複数の場合、グリッド後方における新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき位置決めされる。

9. フォーメーションラップにおいて、グリッドを離れる際に出遅れ、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出せなかった車両に対しては、メインフラッグタワーにて黄旗が提示され、他の車両を追い越すことが禁止される。

10. (略)

11. スターティンググリッドに帰着後、スタートできなくなった場合、当該ドライバーは腕を挙げ、その列担当の競技役員は黄旗を振動表示し、当該車両はストール車扱いとなる。スタート不能のドライバーが原因となりスタートが遅延された場合、そのドライバーは最後尾もしくはピットからスタートすることができる。この場合、当該ドライバーの当初のグリッドは空けておくものとする。スタート不能のドライバーが複数の場合、グリッド後方における彼らの新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき位置決めされる。

ピットまたは競技役員が指示する他の安全な場所まで押して移動する。距離が近ければピットレーン出口からピットまたは競技役員が指示する他の安全な場所に入れることもできる。その後チームクルーは、エンジン始動用外部エネルギー源を使用してエンジンを再始動させることができる。

6. フォーメーションラップにおいて、グリッドを離れる際に出遅れてしまった車両は、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出した場合に限り、フォーメーションラップ中に自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。なお、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出せなかった車両に対しては、メインフラッグタワーにて黄旗が提示される。

上記に明記されたフォーメーションラップに出遅れた車両および理由の如何にかかわらずフォーメーションラップの途中でスタート順序の位置を保てなかった車両は、安全に配慮し、自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。

ただし、ピット進入ロードに到達するまでに自己のポジションに戻ることが出来なかった場合は最後尾グリッドからのスタートとする。該当ドライバーが複数の場合、グリッド後方における新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき位置決めされる。

7. (略)

8. スターティンググリッドに帰着後、スタートできなくなった場合、当該ドライバーは腕を挙げ、その列担当の競技役員は黄旗を振動表示し、当該車両はストール車扱いとなる。スタート不能のドライバーが原因となりスタートが遅延された場合、そのドライバーは最後尾もしくはピットからスタートすることができる。この場合、当該ドライバーの当初のグリッドは空けておくものとする。スタート不能のドライバーが複数の場合、グリッド後方における彼らの新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき位置決めされる。

12. 上記8および11. において最後尾グリッドに着いた車両は、再フォーメーションでストール車があった場合でも当初のグリッドに戻ることはできない。

13. 車両がフォーメーションラップ終了後にスターティンググリッドに着いた時点で何らかの問題がある場合には下記の処置がとられる。

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

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

3) 前記1) および2) いずれの場合においてもレース距離は1ラップ減らされる。

14. 上記13. 項を適用することが必要になり、スタート手順が何度繰り返されようと、その結果どれだけレースが短縮されようと、そのレースは選手権に数えられる。

15. 上記13. 項の手順が1回以上必要となった場合でも、燃料補給は禁止される。

16. ～21. (略)

### 第32条 決勝レース中のコースイン

決勝レース中は、ピット出口のグリーンライトが点灯しているときのみドライバー当人の責任においてコースインするものとする。

ピット出口のブルーライトの点滅は車両が近づいている合図である

9. 上記6および8. において最後尾グリッドに着いた車両は、再フォーメーションでストール車があった場合でも、当初のグリッドに戻ることはできない。

10. 車両がフォーメーションラップ終了後にスターティンググリッドに着いた時点で何らかの問題がある場合には下記の処置がとられる。

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

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

3) 前記1) および2) いずれの場合においてもレース距離は1ラップ減らされる。

11. 上記10. 項を適用することが必要になり、スタート手順が何度繰り返されようと、その結果どれだけレースが短縮されようと、そのレースは選手権に数えられる。

12. 上記10. 項の手順が1回以上必要となった場合でも、燃料補給は禁止される。

13. ～18. (略)

### 第32条 決勝レース中のコースイン

決勝レース中は、ドライバー当人の責任においてコースインするものとする。

ブルーライトの点滅は車両が近づいている合図である。



<p><b>第33条 セーフティカー</b>  F I A国際競技規則付則H項の規定に従い、必要に応じてセーフティカーが導入される。  なお、以下の運用を認めることとする。  1. ～2. (略)  <u>3. 競技長がそうすることが安全であると判断した場合、先頭車両に周回遅れにされていたすべての車両は、先頭車両と同一周回にいる車両およびセーフティカーを追い越すことが求められる。この運用を採用する場合は、ブリーフィング等で詳細手順を周知徹底すること。</u></p> <p><b>第34条～第39条 (略)</b></p> <p style="text-align: right;">以上</p>	<p><b>第33条 セーフティカー</b>  F I A国際競技規則付則H項の規定に従い、必要に応じてセーフティカーが導入される。  なお、以下の運用を認めることとする。  1. ～2. (略)</p> <p><b>第34条～第39条 (略)</b></p> <p style="text-align: right;">以上</p>
--	---