



中国超级跑车锦标赛 2025

比赛规则

官方邮箱：CHINAGT@CGT.TOP

目录

1.	赛事组织	3
2.	总的条件	3
3.	赛事官员	3
4.	保险	4
5.	分站赛及正赛	4
6.	参赛车手要求	4
7.	车辆参赛要求	6
8.	奖项	6
9.	积分	6
10.	参赛申请	7
11.	报名费	7
12.	广告	8
13.	赛车和车手装备涂装	9
14.	证件	9
15.	赛事注册以及和参赛者的信息传达与沟通	9
16.	车手会	10
17.	车检	10
18.	车辆性能平衡	12
19.	轮胎及赛事期间轮胎限制	12
20.	比赛用油、燃油样本和加油	13
21.	车载摄像机	14
22.	总的安全	14
23.	驾驶行为	16
24.	事故	17
25.	处罚	19
26.	抗议和上诉	19
27.	约束	20

28.	维修区	20
29.	停站	22
30.	赛前测试	23
31.	自由练习	24
32.	中断自由练习或排位赛	24
33.	排位赛	24
34.	发车位	25
35.	发车程序（行进间发车）	26
36.	比赛	29
37.	全场黄旗	29
38.	安全车	29
39.	暂停比赛	31
40.	恢复比赛	32
41.	比赛结束	33
42.	封闭停车区	34
43.	成绩排名	34
44.	颁奖仪式，新闻发布会和签名会环节	34
	附件一 - 处罚标准参考	36

1. 赛事组织

中国超级跑车锦标赛（以下简称“锦标赛”，“系列赛”或“赛事”）由中国汽车摩托车运动联合会（以下简称“中汽摩联”）批准并列入年度体育竞赛计划及赛历，赛事由中国汽车摩托车运动联合会主办、上海擎速赛事策划有限公司组织承办。锦标赛将在以下第二条第一款所列相关规则及公告管理下执行。

2. 总的条件

2.1 以下相关规则适用于本系列赛：

- a. 国际汽联汽车运动总则（以下简称“总则”）及其附件，及汽车场地比赛通则中与本赛事规则不相冲突的条款；
- b. 国家及当地汽车运动管理机构所颁布的国家汽车运动比赛规则；
- c. 中国超级跑车锦标赛比赛规则及技术规则；
- d. 国际汽联汽车运动总则附件 J 条款 257A 适用于 GT3 车型；
- e. 国际汽联汽车运动总则附件 J 中与本系列赛参赛车型相关的技术及安全规则；
- f. 本系列赛赛事官员（见本规则第三条）所发布的比赛及技术公告；
- g. 本系列赛各分站赛所公布的补充规则。

2.2 中国超级跑车锦标赛比赛规则以英文版本为准，如有任何相关争议，均以英文版的最终解释为准。

2.3 所有参与赛事的参赛者、车手及赛事官员，代表其本人、雇员、代理人承诺遵守总则及其附件并包括补充修改部分、本系列赛比赛规则、技术规则、公告、及任何会在赛季期间公布在赛事公告板上的相关文件。

2.4 所有参赛者承诺一旦在赛事报名文件上签字即表明其声明接受其条款的约束。参赛者有义务保证所有与其相关人员均接受及遵守以上 2.1 条款所列文件及其相关要求。

3. 赛事官员

3.1 以下赛事官员由系列赛组织方和汽车运动管理机构任命：

- a. 一名系列赛经理（赛事协调员）；
- b. 一名赛事总监；
- c. 一名仲裁，仲裁委员会主席；
- d. 一名技术代表；

3.2 系列赛每个分站，当地活动组织方将任命以下赛事官员：

- a. 两名仲裁委员会仲裁；
- b. 一名赛事主管；
- c. 一名赛事秘书；
- d. 一名仲裁秘书；
- e. 一名首席医疗官和有资质的医疗团队；
- f. 一名安全车驾驶员和一名安全车观察员；
- g. 一名发车员；
- h. 事实裁判；
- i. 计时官员；
- j. 车检裁判；
- k. 所有其他为了保障赛事顺利进行的赛事官员；

- 3.3 赛事主管应该随时与赛事总监保持密切的沟通。赛事总监在以下问题上拥有高于赛事主管的绝对权利，在没有得到赛事总监许可的情况下，赛事主管不得独自发布指令：
- 对自由练习环节、排位赛和正赛的控制，根据赛事时间表行事，以及如有必要，根据相关规则和条例向赛事仲裁委员会提议更改赛事时间表。
 - 根据相关规则和条例，终止或暂停一辆赛车参加练习，排位赛或者决赛
 - 出于安全因素考虑，停止一节自由练习或排位赛，以及暂停一场比赛并在暂停后根据需求重新恢复比赛程序。
 - 控制发车程序。
 - 使用安全车。

3.4 当赛车被允许驶入赛道后，赛事总监必须始终和赛事主管以及仲裁委员会主席保持联系（当面或者通过对讲机）。此外，当赛车被允许驶入赛道后，赛事主管必须全程保持在赛事控制中心，和所有裁判站保持对讲机联系。

4. 保险

- 4.1 赛事组织者应根据国家法律及当地汽联要求，为赛事办理相关包含第三者责任险的保险。
- 4.2 组织者办理的第三者责任险应当被视为所有参赛车手或其他相关参赛人员个人保险的补充，并不应对其有所影响。参加赛事活动的车手和其他相关参赛人员不属于彼此的第三者责任险包含的第三者范畴。
- 4.3 所有参赛者及车手应根据中国汽车摩托车运动联合会相关保险规定及保额要求自行购买个人人身意外保险，并准备好相关证明以备赛事组织者核查。

5. 分站赛及正赛

5.1 系列赛将包含四个分站共八回合正赛。组织方保留修改本条款的权利，如果有任何改动，组织方会以公告的形式告知。

5.2 本赛季分站的安排如下：

日期	地点	赛道	比赛
2025 年 4 月 25-27 日	中国上海	上海国际赛车场	第一、二回合
2024 年 5 月 16-18 日	中国上海	上海国际赛车场	第三、四回合
2024 年 6 月 20-22 日	中国天津	V1 天津国际赛车场	第五、六回合
2025 年 9 月 19-21 日	中国上海或 中国珠海	上海国际赛车场或 珠海国际赛车场	第七、八回合

组织方保留更改分站日期及举办地的权利。

正赛时长为 55 分钟加一圈。如有必要，组织方可根据分站主办方的要求，更改比赛时长和程序，所有更改都会在每个分站的公告及车手会（第 16 条）信息中公布。

6. 参赛车手要求

6.1 参赛车手必须年满 16 周岁，在系列赛完成报名注册并持有以下有效执照：

- a. 一张有效期内的，由中汽摩联颁发的国家 A 级、B 级、国际 B 级或国际 C 级汽车场地比赛执照；或港澳台地区汽车运动协会颁发的相应级别比赛执照，并附参赛同意函；或者
- b. 一张有效期内的，由在国际汽联注册过的其他汽车运动协会颁发等同于以上 6.1a 条款所列级别的汽车场地比赛执照；持有该比赛执照的车手可经由组织者许可后参赛，参赛条件或有一定限制；以及
- c. 一张有效期内的医疗卡（如未标明在赛照上）；以及
- d. 持有非中汽摩联颁发赛照的参赛车手，需提供由其赛照颁发汽联提供的参赛同意函

6.2 车手评级：

- a. AM：根据以下条款 6.3；
- b. AM+：根据以下条款 6.4；
- c. PRO：根据国际汽联车手评级银级、金级或白金级。

每辆赛车需至少注册一名 AM+或者 AM 车手。

*组织方保留最终确认车手分组的权利。

6.3 AM 车手的定义

原则上，一位 AM 车手需要满足下列条件：

- 根据国际汽联车手评级规定被评定为铜级车手
或者
- 车手还未评级或被评定为银级车手但满足下列条件：
 - o 他/她使用自己的资金参赛（不是专业车手或授薪车手）
 - o 他/她的比赛成绩和其他绅士车手在同一个圈速时间范围内
 - o 他/她不是一位被汽车制造厂商支持的车手
 - o 他/她是经由组织方认定适合参加 AM 级别比赛的新手车手。

*组织方保留确认车手分组的最终权利

6.4 AM+车手的定义

- 该车手在国际汽联车手评级为银级，但组织方认为其符合降级标准。
降级应根据其驾驶表现水平、年龄或者参赛精神等进行判断，组织方有可能认为该车手并不符合银级车手的定位，且更接近于新手车手的定位。
- 该车手被评级为铜级但是已积累了重要的国际赛事经验，或者组织方认为该车手表现水平明显超出新手（铜级）车手的平均水平。

*组织方保留确认车手分组的最终权利

6.5 AM 及 AM+车手在车手组合中性质相同，但是停站平衡时间不同。各级别车手停站平衡时间如下：

AM：0 秒；

AM+：5 秒；

银：10 秒；

金/白金：15 秒；

单人车组（仅银级、金级、白金级车手）：在其车手级别停站平衡时间的基础上额外增加 5 秒。

如有必要，组织者将修改车手停站平衡时间，并以公告形式进行公布。

6.6 每站赛事中，每台赛车可注册一名或两车手。每名车手每站仅可使用一台赛车参赛。当站赛事行政检验结束前，参赛者需向赛事仲裁委员会/赛事组织者提交分别参加两节排位赛的车手姓名。对于有两名车手参赛的赛车，每名车手必须仅参加其中一节排位赛。

第一节排位赛成绩将决定第一回合正赛发车排位，每台赛车指定参加第一节排位赛的车手将是第一回合正赛的首发车手。

第二节排位赛成绩将决定第二回合正赛发车排位，每台赛车指定参加第二节排位赛的车手将是第二回合正赛的首发车手。

7. 车辆参赛要求

7.1 系列赛将包含四个赛车组别

- a. 符合 GT2 相关技术规则的赛车 – GT2 组别
- b. 符合 GT3 相关技术规则的赛车 – GT3 组别
- c. 符合 GT4 相关技术规则的赛车 – GTS 组别
- d. 符合 GTC 相关技术规则的赛车 – GTC 组别

只有当一台赛车符合国际汽联认证、参赛组别相关技术规则以及国际汽联汽车运动总则附件 J 中的相关技术及安全规定，符合官方通过公告或其他形式发布的有关技术规则的要求，并通过分站预车检的情况下，才有资格参加系列赛。赛车必须符合其制造厂商/系列赛针对该赛车参赛所制订及发布的最新技术规则、技术信息、技术手册，以及产品配件目录。除标注可选的配件外，比赛期间，赛车需配备配件目录中所列全部配件。

GTC 赛车是指汽车制造厂商为单一品牌赛事如兰博基尼 Super Trofeo、法拉利挑战赛、玛莎拉蒂杯、雷诺梅甘娜杯耐力赛、保时捷卡雷拉杯以及奥迪 R8 LMS 杯（奥迪车型仅适用于奥迪列明在其相关文件中定义为 GTC 赛车的相关车架号）等。

根据一般定义，GTC 赛车应符合其赛车所在的单一品牌系列赛技术规则所列参数。除此之外，赛事组织者也可出于安全或其他参赛原因对其规则进行调整。如有相关调整，将在赛前通过赛事补充规则或比赛公告进行公布。

出于保证 GTC 组别比赛公平原因，赛事组织者也有可能对不同车型的车辆性能平衡（BOP）进行调整。

7.2 参赛者必须保证其赛车在整个比赛期间符合参赛要求和安全要求，保持赛车干净整洁和良好的外观。

7.3 一旦一辆赛车通过了预车检，除非得到仲裁委员会和所有参赛者的同意，不得使用任何备用车或替换车辆。

8. 奖项

8.1. “2025 中国超级跑车锦标赛车手冠军”头衔将分别授予在 GT2、GT3、GTS、GTC 组别以及车手组别车手积分表中排名第一的车手。

8.2. “2025 中国超级跑车锦标赛车队冠军”头衔将授予在车队积分表中排名第一的车队。车队积分取 GT2、GT3、GTS、GT4 各组别中每个车队两名积分最高的车手积分之和。车手需符合在正式成绩中获得积分的资格。

9. 积分

9.1 在每场比赛赛后，参赛者会根据以下顺序获得相应的全场和组别积分：

第一名	第二名	第三名	第四名	第五名	第六名	第七名	第八名	第九名	第十名
25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

9.2 如果一场比赛在本规则第 39 条的情况下被暂停并最终无法恢复比赛：

- a. 如果头车已完成圈数少于两（2）圈，参赛者不会获得积分
- b. 如果头车已完成两圈或更多圈数，但少于原定比赛时间所对应圈数的 75%，并且其中至少有两个完整圈是在没有使用安全车程序的情况下完成，完赛参赛者将会根据排名获得原定积分的一半积分。
- c. 如果头车已经完成原定比赛时长的 75%以上，完赛参赛者将会根据排名获得原定积分。

所有车手将会公平地获得对应的积分。以上所列的积分获取条件将会根据官方公布的比赛成绩所显示的比赛完成圈数判定。

9.3 平分情况

如果两位或更多车手在赛季结束后积相同数量的积分，在积分榜上更高的排名将会属于：

- a. 获得更多次数比赛第一名的车手
- b. 如果获得比赛第一名的数量相同，获得更多次数比赛第二名的车手获得较高排名
- c. 如果获得比赛第二名的次数依然相同，则获得更多次数比赛第三名的车手获得较高排名，以此类推直到做出决定。
- d. 如果上述程序最终无法决出排名，则这些车手在赛季最后一场正赛中的排名顺序将决定他们之间的最终排名顺序。

10. 参赛申请

10.1 想要参加系列赛的参赛者必须填写并提交由组织方提供的报名表，并同时支付相应的报名费。在报名截止后的其他时间内报名，只有在有参赛席位空缺的情况下，并支付由组织方设定的晚报名参赛费，方可报名参赛。组织方会在收到参赛者报名后的30天内，通知其报名结果。

10.2 报名申请应包括以下信息：

- a. 报名者确认其已经通读并认可赛事规则，并代表其车队所有其他相关人员，同意并遵守赛事规则。
- b. 车队名称
- c. 和车队执照相对应的实体地址
- d. 车手和车队执照的副本，以及在本规则第6.1条提到的相关文件的副本
- e. 参赛车手姓名

10.3 组织方会研究所有申请参赛的车队，并有权利接受或者拒绝任何申请。组织方会公布所有报名申请被接受的车队和车手的名单以及他们对应的赛车号码，并按照10.1条款规定通知报名申请未被接受的申请者。超时申请将单独进行考量。

10.4 如果在报名截止日期已过，报名车辆少于12台的情况下，组织方有权取消系列赛赛季。

10.5 如果一位参赛车手无法参加某一分站的比赛，必须在该分站预车检结束之前以书面形式告知组织方。

11. 报名费

11.1 组织方将规定每台参赛车辆全赛季或单站的报名费。

报名费包括：

- a. 参赛费；
- b. 参加赛事的官方环节（官方练习、排位赛和正赛）；
- c. 车房的使用费用；
- d. 每个分站四（4）张 VIP 餐饮门票

11.2 所有的参赛报名只有在支付相应的报名费后才正式生效。

11.3 相关费用应使用银行电汇的方式支付给赛事组织者，银行账户信息可咨询赛事组织者。

11.4 所有报名费一旦支付，概不退还。

12. 广告

12.1 禁止以明示或暗示的方式（组织方保留最终解释权），在比赛期间任何范围内展示（包括但不限于参赛车队服饰、赛车涂装、赛事期间分发的文字、指示牌、展板、旗帜、广告宣传、网络宣传、社交媒体或其他公共展示形式）以下类型的赞助、标志、商标和商品：

- 烟草以及烟草制品
- 色情
- 赌博
- 政治
- 宗教

12.2 未经组织方明确授权许可，任何与系列赛赞助商或合作伙伴存在商业利益冲突的广告宣传，任何与系列赛合作伙伴、赞助商以及他们的相关公司的产品存在竞争关系的产品，以及与系列赛单站合作伙伴、赞助商存在商业利益冲突的产品或广告宣传，都禁止出现在系列赛相关的任何区域（包括但不限于参赛车队服饰、赛车涂装、赛事期间分发的文字、指示牌、展板、旗帜、广告宣传、网络宣传、社交媒体或其他公共展示形式）。

参赛车手车队的个人赞助商的商标和广告在赛车上的展现形式必须提前提交给组织方确认批准，并且不得违反国际汽联和系列赛的关于广告的相关规则。如果组织方认为任何赞助商和系列赛官方赞助商、合作伙伴及附属公司存在商业利益冲突，组织方有权拒绝批准该赞助商在参赛车辆上的展示。参赛车队和车手必须在即将使用其个人赞助商的官方测试或分站赛开始前至少 7 天，将其个人赞助商的名单发送至赛事组织者官方邮箱 chinagt@cgt.top 进行确认。

12.3 组织方将要求所有参赛车队在赛车的指定位置使用系列赛官方标志贴纸及系列赛赞助商和合作伙伴标志。组织方会决定所有标志贴纸的位置和构成，任何人不得遮挡和更改这些贴纸及其位置。官方赛车贴纸必须在整个分站赛和官方测试期间贴于指定位置，并将在车检时进行检查。

参赛车队车手不得对官方贴纸指引文件中所示的系列赛官方赞助商贴纸及其位置做出任何修改，但组织方保留更改的权利。没有标注官方赞助商位置的车身其他位置，车队和车手可自由用于其它合规赞助商。在系列赛分站期间、官方测试期间、展览、照片和视频资料里，车队和车手的赞助商贴纸不得放置于官方赞助商贴纸位置，亦不能移动官方赞助商贴纸至其它位置。车身上预留给官方赞助商贴纸的位置必须为单色，必须保证车身背景色能够突出对比显示官方赞助商贴纸。

12.4 如有违反规则第12.2和12.3条的情况，赛事仲裁委员会或组织方有权将相关参赛者从接下来的系列赛中除名，直至组织方确认违反规则的情况得到改正。

任何严重违反规则或重复违反规则的行为，会被汇报给赛事仲裁委员会，赛事仲裁有权对违规者做出处罚。

13. 赛车和车手装备涂装

13.1 所有赛车涂装必须展示组织方公布的赛车号码。如果组织方提供号码底贴，则其必须贴在设定的地方，不得被其他图案影响展示（除非由当地汽联提供的特例），不得在没有组织方同意的情况下做出任何修改。

13.2 所有参赛者必须在赛车上的指定位置和/或车手的头盔上展示车手姓名和车手国籍，并且保证清晰可见。

13.3 所有赛车和车手装备要求必须符合国际汽联汽车运动总则附件 L 的规定。赛事组织者所提供的系列赛官方标识及赞助商标识应缝在或者绣在车手的赛服上。

14. 证件

14.1 所有证件的分发和使用必须经过组织方同意。所有证件只能由获得证件的本人在适用的区域使用。

14.2 组织方会为每台报名车辆准备6张维修区证件及相应的车手证件，用于车队车手和工作人员在赛事期间使用。如有额外的证件需求，参赛者需填写由组织方提供的证件申请表并提交至官方邮箱 chinagt@cgt.top，组织方有权拒绝额外的证件申请需求。

15. 赛事注册以及和参赛者的信息传达与沟通

15.1 参赛者必须在所有分站和官方环节注册期时出示下列文件：

- 参赛车手的赛车执照；
- 参赛车手的医疗卡（医疗卡可包含在车手的赛车执照里）；
- 持有非中汽摩联颁发赛照的参赛车手，需提供由其赛照颁发汽联提供的参赛同意函（参赛同意函可包含在参赛车手的赛车执照里）；
- 车队执照；
- 如果参赛车手未年满18周岁，其监护人需签字同意其参赛。

在未完成所有的注册程序前，除非获得赛会仲裁委员会的批准（或者经由系列赛经理同意其参加某一非官方环节），任何参赛者不得参加赛道上的任何官方环节。

15.2 除非经由赛会仲裁委员会批准，在某一分站未能按时完成注册程序和预车检的参赛者将不得参加该分站

未能按照官方时间表完成注册程序和预车检的参赛者，将被最高处以人民币 5,000 元罚款的处罚。

任何推迟其注册和预车检时间的需求，必须向赛会仲裁委员会发出申请，仲裁委员会有权根据申请人的推迟的具体事由，同意或拒绝其申请。在同一赛季中，如果有参赛者多次违反规定，仲裁委员会有权提高处罚金额。仲裁委员会有权将任何反复违反规则的参赛者从系列赛除名。

- 15.3 仲裁委运会或赛事总监可以根据规则向参赛者发出针对具体事项的指示，相关的通告文件会被发送至所有参赛者，参赛者必须确认收到并了解该通知。
- 15.4 所有练习和比赛环节的成绩排名，以及官方发布的所有决议公告，都会张贴在官方公告板上。
- 15.5 任何关于某一特定参赛者的官方决定将在做出决定后的30分钟内传达给该参赛者，该参赛者必须签字确认知悉并接受该决定。
- 15.6 官方公告和沟通信息也可以通过特定的对讲机频道或者计时屏幕信息发布。
- 15.7 在所有关于系列赛的抗议/上诉处理结束前，所有参赛者/车手必须保证在整个分站期间能够被联系到，否则相关事项的处理可以在其缺席的情况下做出决定。

16. 车手会

赛事总监和/或赛事主管会召开车手会，车手会的地点会以公告的形式通知参赛者，所有车手以及参赛车队的代表必须全程出席车手会，并在出席记录上签字。在预定的车手会开始时间，车手会房间将会关闭，迟到的参与者将被报告给仲裁委员会。迟到或缺席车手会可最高受到人民币 2,500 元的罚金处罚。参赛者在同一赛季中多次出现缺席车手会的行为，会被报告给仲裁委员会，仲裁委员会可做出更进一步的处罚。

17. 车检

17.1 预车检

在分站公告上通知的或系列赛技术代表要求的时间内，所有参赛者必须将其参赛赛车以及必需的车手安全装备提交给技术代表检查，并保证车辆和车手安全装备符合相关的技术规则要求。将赛车送至车检区域进行预车检，将被视为参赛者声明该车辆已符合系列赛的技术规则要求。

在未通过车检和未得到仲裁委员会同意的情况下，任何参赛者不得参加自由练习、排位赛和正赛。

17.2 赛事期间车检

- 17.2.1 组织方会指定一名技术代表负责系列赛各分站赛事期间的车检，技术代表拥有高于当地车检裁判的权利。

在各分站进行期间或分站结束后，参赛者必须听从技术代表或车检裁判指示完成车检。

技术代表将使用不同的工具和方法来进行车检工作（包括检查车辆外倾角、车身高度、尾翼角度等等）。当争议产生时，这些工具和测量方法提供的数据将作为唯一参考，任何其他的测量方法不做参考。

- 17.2.2 赛事仲裁委员会授权技术代表实施下列操作和车辆检查：

- a. 在分站的任何时间检查任何一辆赛车或参赛者的参赛合规性。

- b. 为了确保一辆赛车的合规性，要求参赛者按要求拆卸赛车部件以检查该赛车的内部结构。
- c. 要求参赛车提供任何需要的样品和部件
- d. 因为安全原因拒绝一辆赛车参赛。

仲裁委员会会公布分站每次车检的结果，除非有赛车被发现违反技术规则，否则所公布的车检结果将不包含任何具体的数据。

17.2.3 每节排位赛和正赛结束后，所有赛车将进入封闭停车区进行车检。从方格旗被在终点线出示的那一刻起，车辆封闭程序启动，封闭停车区规则同样适用于赛车通过终点线后到进入封闭停车区入口的这段区域。如果此时有参赛者正在维修区对赛车进行工作，必须立刻停止所有和车辆相关的工作，并听从赛事官员的指示，将赛车移动至封闭停车区进行车检。除非得到仲裁委员会的同意，任何在排位赛后违反封闭停车区规定的赛车将会被取消排位赛成绩，在比赛后违反封闭停车区规定的赛车将会被从比赛成绩中除名。

17.2.4 在封闭停车区内，所有赛车应放置在空挡，并将方向盘安装回原位。

17.2.5 只有在得到技术代表允许的情况下，参赛者才能进入在车检状态下的封闭停车区。未经授权进入封闭停车区的参赛者，将会导致其相关参赛车辆被从排位赛或正赛成绩中除名。

除非仲裁委员会有其他安排，在技术代表宣布封闭停车程序结束之前，所有赛车始终处于封闭停车状态，任何参赛者移动其处于封闭停车状态的赛车，将会导致其从该节排位赛或正赛成绩中被除名。

17.2.6 根据仲裁委员会的指示，技术代表可以要求参赛者提供赛车配件并保存用于车辆合规性的检查。技术代表也可以标记赛车的任何配件，在得到技术代表批准之前，参赛者不得更换被标记的配件。

被拆除的配件会在参赛者或其代表的见证下被标记并封存，参赛者或其代表会收到一份封存证明和被封存配件的描述，参赛者可在被拆除的配件上做标记。

不接受针对被拆除配件来源的上诉或抗议。任何被证明不合规的配件将由组织方保存。当被拆除的配件被鉴定为合规，组织方可决定归还被拆除配件或使用全新的配件替换。

在整个过程中，如果参赛者或其代表在被邀请出席的情况下缺席，任何针对被拆除配件的检测的投诉或抗议将不被接受。

17.2.7 当任何参赛者的赛车，在排位赛后或比赛后被投诉需接受调查或需要接受例行检查，在不是该分站的最后一场比赛的情况下，技术代表可在该赛车相关配件上放置密封件，以在该分站的最后一场比赛赛后开展检查程序，该参赛者不得进行反对。在这种情况下，参赛者需理解并接受如有除名等处罚，将不止会体现在该节排位赛或正赛成绩上，也包括从密封件放置直至最终检查期间的任何环节，除非事先得到技术代表的许可并在其或其指定代表的监督下替换了相关零件。

17.2.8 参赛者同意，即使赛车最终被鉴定为合规，也不要求对这些赛车例行检查和拆卸进行经济补偿。

17.2.9 任何赛车在预车检之后牵涉到一场事故的，必须重新送至技术代表处进行检查。赛事总监和/或仲裁委员会和/或车检官员可以要求任何牵涉到一场事故的赛车暂停并接受检查。

17.2.10 在一个分站期间（从预车检到分站最后一场比赛的赛后车检结束），除非是在组织方指示和/或在仲裁委员会的书面许可下参加分站的官方环节，所有赛车不得离开其围场和车房的指定区域。

17.2.11 如果参赛者因疏忽而损坏了车检称重设备或其他车检工具，使其在该环节内无法使用，则该参赛者在该环节的成绩将被取消，并承担任何必要的修理费用。

18. 车辆性能平衡

系列赛组织者将于每个分站赛前或赛中发布相关公告，公布当站的车辆性能平衡规则。

19. 轮胎及赛事期间轮胎限制

19.1 只有赛事现场从官方轮胎供应商处或组织方处购买的轮胎可以用在系列赛官方环节（除非在以下条款中有例外）。

19.2 任何对干胎和雨胎的改动和操作，包括切割、开槽、使用水、溶剂或软化剂、使用轮胎保温或冷却设备、提前加热/降温，都是禁止的。

为了确保轮胎没有被修改或其他操作，从胎面提取的样本将会和倍耐力库存的轮胎进行对比检测。采样程序将按照油料采样程序（条款 20.7）进行

19.3 付费练习及自由练习

a. 对于赛季第一站或者赛季中首次参赛的参赛者，每台参赛车辆最多可为付费练习和自由练习环节注册两套现场购买的新干胎。除此之外，车队还可以选择：
额外注册最多一套现场购买的新干胎以及一套之前购买的干胎（必须是官方轮胎供应商品牌）；
或者
额外注册最多两套现场购买的新干胎。

b. 对于在本赛季中已参赛的参赛者，每台参赛车辆最多可为付费练习和自由练习环节注册两套现场购买的新干胎。
除此之外，如果车队需要，还可以选择额外注册两套来自于本赛季之前分站的干胎，但是这两套轮胎必须重新注册并且只能用于练习环节。

19.4 排位赛及正赛

a. 每辆参赛车辆可为排位赛及正赛注册三套新干胎。车队可以自行决定注册过的轮胎在排位赛及正赛环节中的分配和使用。

19.5 雨胎

a. 雨胎的使用数量没有限制，并且雨胎不需要进行注册。但是，官方轮胎供应商可以在比赛现场根据实际情况设定雨胎最大使用数量。在设定了数量限制的情况下，组织方会以公平的方式分配雨胎给车队。

b. 正赛除外，在自由练习环节和排位赛中，只有在赛事总监通过在既定区域或维修区出口（在环节开始前）或终点线（环节中）的通知板向所有参赛者出示“湿地”牌后，参赛者才可以使用雨胎。赛事总监对是否出示“湿地”牌拥有决定权，一旦做出决定，会尽快通知所有参赛者。

当自由练习和排位赛中“湿地”牌出示后，参赛者可在规则范围内自由选择轮胎。赛事总监并非一定会因天气原因暂停或终止比赛。

19.6 正赛期间，允许将干胎换成雨胎或者将雨胎换成干胎。

在此种情况下换胎，有强制最低换胎时间50秒的要求。在比赛期间的强制进站窗口期间，如有车队选择在此种情况下进行换胎，最低50秒的换胎时间将被加到强制停站时间上。如果车队选择在强制停站窗口时间之外进行换胎，最低50秒的换胎时间也必须被遵守。

除以上情况外，比赛期间，车队仅允许将一条已经损坏的、或者爆胎的干胎更换为一条赛事周末已经注册过的干胎（来自于为排位赛和正赛环节注册的三套轮胎）。技术代表会对轮胎进行检查以决定换下的轮胎是否符合损坏或者爆胎，如不符合，该换胎行为将被认为违规，并将导致相关车辆被从比赛中取消成绩。

出于此种情况换胎，将不做以上强制最低换胎时间50秒的要求。如果赛车在强制进站窗口打开之前进站，即使赛车在进站窗口打开后仍在维修区，赛车必须在完成换胎后不进行强制停站，直接驶出维修区。并于强制进站窗口期间重新进站完成强制停站。

20. 比赛用油、燃油样本和加油

20.1 只有组织方提供的燃油可以用于系列赛。

每个分站比赛前，组织方会向所有参赛者提供燃油规格信息。私自对组织方指定燃油供应商提供的燃油规格进行任何改动可导致被从分站除名。

20.2 参赛者必须保证在分站的任何时间可以从赛车中按照本规则20.3条的流程抽出1.0公斤的汽油样本。

20.3 所有赛车必须安装FIA认证的自密封连接器，车检官员可使用该连接器从油箱中提取燃油样品。参赛者必须提供1根1.5米长带龙头的软管，用于将燃油样品转移至样品容器内。

20.4 在所有加油或和燃油相关的操作中：

- a. 相关人员必须穿戴具备防火功能的衣物。
- b. 必须有一名穿戴具备防火功能的衣物，并手持合适容量的灭火器的操作助理在场。
- c. 在加油操作期间，车队的其他人员必须和赛车保持安全距离。
- d. 当需要时，所有赛车、加油设备和容器必须适当接地。
- e. 用于输送燃油的任何动力泵送系统必须通过非闭锁开关操作，或在操作员离开时自动关闭。

20.5 除非在比赛公告中特别指明或由仲裁批准，否则在自由练习中、排位赛开始直到排位赛后封闭停车结束、比赛中以及从发车程序中开始直到赛后封闭停车结束，禁止加油或从油箱中取出汽油。

20.6 加油或者从油箱里抽取燃油，只能在赛道围场内或车房里通过自封闭干断接头完成。在加油过程中，车手可以在车内，但必须熄灭引擎。

20.7 在分站期间燃油样本的提取流程：

- a. 每个分站期间，会从燃油供应商的库存里随机取样作为对照样本。气密和燃料密封锁紧容器将用于储存燃油样品。

三份样品将被放置于标记的容器内，然后被密封并送至下列地点：

- 一份送至技术代表处用于检测。
 - 一份送至组织方处
 - 一份送至燃油供应商处
- b. 在分站期间的任何时间，技术代表可以从任何参赛车辆提取燃油样本。气密和燃料密封锁紧容器将用于储存燃油样品。三份样品将被放置于标签标注的容器内，然后被密封并送至下列地点：
- 一份送至技术代表处用于检测。
 - 一份送至组织方处
 - 一份送至参赛者处

21. 车载摄像机

所有赛车都必须装有一个车载摄像机，在每个环节中都必须开启使用。参赛者有义务负责提供和安装车载摄像机。车队有责任保证车载摄像机在每个环节开始前 5 分钟开启并使用，以及有足够的电量和内存拍摄即将参加的整节练习或者比赛。车队也应保证车载摄像机的存储卡格式、日期、时间的正确性。车载摄像机需要记录清晰的前向视角，除非赛事官员另有要求，车载摄像机需通过前挡风玻璃记录该节的视频信息。

每节的录像必须在赛事总监和/或仲裁委员会要求时立刻可以拿到。

任何违反本条规则的一方/车队可以被报告给仲裁委员会并受到处罚。

所有车队必须签字提交车载摄像机表格，并由车检工作人员检查并认可摄像机的位置、安装和固定。

赛事组织者拥有车载摄像机拍摄的任何镜头内容的全部版权和所有其他权利、标题和利益，包括所有与其相关的知识产权。参赛者和/或车队只有在得到组织方书面授权的情况下才能使用、发布、分享、上传和下载车载摄像机拍摄的内容。

电视转播相关义务：如有要求，所有车辆必须准备安装电视转播车载摄像机。

车载摄像机使用程序可在赛季中通过系列赛公告通知的形式进行修改。

22. 总的安全

- 22.1 除非和系列赛规则有冲突之处，每个系列赛分站都将按照国际汽联汽车运动总则进行。当出于安全因素或不可抗力因素考虑，组织方和赛事总监或者赛事主管有权在当地汽车运动管理机构或国际汽联的批准下对赛事邀请或总的规则进行必要修改，以符合官方指导意见，或为了保证平等机会，或者因上诉等原因。该修改可由系列赛经理在相关汽车运动管理机构或赛事仲裁委员会的同意之下以书面形式公布。
- 22.2 官方信息的传递将通过国际汽联汽车运动总则里规定的旗语方式传递给车手，任何参赛者不得使用类似的旗帜或信号。
- 22.3 在每个系列赛分站或官方测试期间，参赛车手不得饮酒或处于酒精（无论度数）或任何非法、管制药物的影响下（除非该车手持有所属汽联颁发的当前有效的治疗用途豁免证书）。

- 22.4 赛事总监和/或仲裁委员会有权在分站的任何时间要求一名车手进行必要的医疗检查或药物/酒精测试。请参阅国际汽联汽车运动总则附录A国际汽联反兴奋剂法规。
- 22.5 除在赛道上驾驶外，参赛者不得试图改变赛道表面任何部分的抓地力。
- 22.6 违反国际汽联汽车运动总则总体安全条例或其关于赛道驾驶行为的条款的违规行为，视违规行为的严重性，可导致相关参赛者被从分站除名的结果。
- 22.7 除非为了将赛车从危险的地方移走或其他安全要求，参赛车手严禁在赛道反方向驾驶赛车。违反本条规则的行为可导致相关参赛车被从分站除名的结果。
- 22.8 禁止在赛道上推行赛车。但如果车手协助裁判将赛车从危险的位置推离，将免于处罚。
- 22.9 除非在比赛暂停的情况下，任何参赛车手在赛道上离开赛车，即使是在短时间内，也会被视为退赛并不得重新加入比赛。
- 22.10 在自由练习、排位赛和正赛中，如果一位车手的赛车遇到了严重的技术故障，他/她必须在安全的情况下尽快驶离赛道。仲裁委员会会对违反本条规则和/或影响赛道正常行驶的行为做出处罚。
- 22.11 如有车手因无法维持继续比赛的速度而需要离开赛道的，必须适时地表现出这一意图，该车手有责任在安全的前提下，于最近的出口离开赛道。如果一台赛车在维修区外停下，必须尽快被移走，保证不对其他赛车造成危险或阻碍其他赛车。
- 如果一名车手无法移动其赛车，赛道裁判有责任协助。如赛车接受裁判的协助后继续比赛，必须在不违反规则 and 没有获得优势的情况下，接受非机械类的协助。如果赛道裁判使用外部的机械类的方法（例如：拖车、吊车、翻斗车或类似车辆）进行救援，该车手会受到以下处罚：
- 在排位赛和正赛中：该车手不得继续参加该环节，赛车将处于封闭停车状态。
 - 在自由练习中：没有处罚。
- 22.12 当将车辆留在赛道上时，车手必须将车辆挂空挡，将方向盘重新装回转向柱。
- 22.13 当赛事总监在自由练习/排位赛封闭赛道后，以及在发车程序中，15秒倒计时牌出示后，直到所有赛车已抵达封闭停车区域之前，除了履行职责的裁判或其他赛事官员、驾驶状态或在裁判指引下的车手，任何人不得进入赛道上、维修区入口和维修区出口。
- 22.14 如果一台赛车在赛道上停下，只能使用赛车上的启动装置重新启动引擎。只有在车辆集结区、维修区和发车位上，才可以使用外部启动装置启动引擎。
- 22.15 除非在车手会（本规则第16条）上另有说明，否则在整个自由练习、排位赛和正赛期间，不允许在赛道上练习起步或在没有故障的情况下停在赛道上。
- 22.16 在每节自由练习、排位赛和正赛结束时，每台赛车只能通过终点线一次。任何违反本条规则的车手将最高被罚款2,000元人民币。

在通过方格旗之后，所有赛车必须直接回到封闭停车区，中途不得停下、超车（除非有必要）、获得任何物品，不得接受任何协助（除非是在必要的情况下接受裁判的协助）。任何无法通过自身动力回到封闭停车区域的赛车，将置于裁判控制下并由裁判带至封闭停车区。

- 22.17 在一个分站的任何时间，任何违反规则的行为导致（官方拥有裁定权）重大安全隐患的，如仲裁委员会商议后决定，涉事车手可能会被从系列赛除名。
- 22.18 违反本规则第22条内的任何规则，可能导致违规参赛者或车手受到本规则第24.3条所列的一项或多项处罚，即使在其相关规则条款里规定了不同的处罚，所有处罚由仲裁委员会决定。
- 22.19 在所有环节中，赛事总监命令出示“湿地”牌后，所有赛车必须始终保持前灯、尾灯和“雨灯”（如果赛车装有“雨灯”）开启。如果一台赛车的灯没有开启，赛事总监有权决定是否停下该赛车。如果赛车在这种情况下被叫回维修区，在相关错误更正后可以重新加入该环节。

23. 驾驶行为

- 23.1 如果一辆赛车附近没有其他赛车，该赛车可以使用赛道全部的宽度。但是，一旦另一辆赛车追上该赛车并准备套圈，该赛车必须尽快让出路线，让快车超过。

任何车手在没有正当理由的情况下，不得故意驶离赛道。

如果一辆慢车被快车追上并且慢车车手没有通过后视镜观察到快车，裁判会对慢车出示蓝旗，告知慢车另一辆赛车需要超车。任何无视蓝旗，没有及时让车的车手，会被报告给仲裁委员会，仲裁委员会可以对该车手施行下列处罚：

- 在一节排位赛中：仲裁委员会可处罚该车手在其参加的下一场比赛中罚退最多5个发车位。
- 在比赛中：仲裁委员会酌情做出处罚。

- 23.2 视不同的情况而定，可以从左边或者右边超车。

在防守位置时，禁止超过 1 次以上改变赛车路线。任何车手为了防守位置离开赛车路线，在返回赛车路线，在进入弯、弯心、出弯时，必须至少在赛车和赛道边界（白线）之间留一个车身的宽度。当套圈车辆即将被超越时，也应同样留出至少一个车身的宽度

严禁故意阻挡其他车手，例如在防守时超过 1 次进行变线，故意将一台赛车挤出赛道以及其他不正常的变线行为（尤其是在刹车时以及导致其他车手做出紧急避让动作的）。任何违反上述规则的车手会被报告给仲裁委员会，并将受到下列处罚：

- 在排位赛中：仲裁委员会可在该车手参加的下一场比赛中罚退其最高10个发车位，或根据违规行为的严重性被从比赛中除名。
- 比赛中：仲裁委员会将酌情判罚。

- 23.3 赛道裁判站出示单黄旗或者双黄旗表明前方赛道有事故发生。车手在看到黄旗后必须立刻减速并做好随时改变行车路线或停下的准备。在此状况下严禁超车，直到赛车通过绿旗后。

- 23.4 在整个赛事期间，车手必须时刻遵守国际汽联汽车运动总则附录L第四章关于赛道上驾驶行为的规定。

车手必须始终使用赛道范围。为了避免误解，表示赛道边界的白线被认为是赛道的一部分，但路肩不属于赛道范围，当一台赛车的任何部分都与赛道范围没有接触时，这位车手会被判定为已离开赛道。一台赛车因为任何原因离开赛道，在和以下所述行为/判罚没有冲突的情况下，车手可以重新回到赛道。但是，只有在安全的前提下，并且没有获得任何利益的情况下，车手才可以返回赛道。

赛车离开赛道，重复严重的错误或表现出缺乏对赛车的控制等行为，会被报告给仲裁委员会，并可被取消相关的圈速或受到本规则第 24.3 条内所列的处罚。

- 23.5 如果一位车手使用安全辅助通道，他/她必须遵守裁判的指示，并在回到赛道前充分地减速。禁止通过安全辅助通道获取圈速或位置优势。
- 23.6 任何时候赛车都不可非必要地缓慢驾驶、无规律驾驶或者以某种会对他人造成潜在危险的方式进行驾驶。该规则适用于赛车在赛道、维修区入口、维修区通道驾驶时。

24. 事故

- 24.1 事故是指涉及到一名或多名车手的一个或多个事件，或者任何车手的任何行为，事故会被赛事总监汇报给仲裁委员会（或由仲裁委员会记录并交由赛事总监进行调查），事故包括：
- 导致规则所述的练习或者排位赛中断。
 - 导致本规则所述的比赛暂停。
 - 导致本规则所述的使用安全车介入的情况。
 - 构成违反本规则和国际汽联汽车运动总则的行为。
 - 一辆或多辆赛车的错误发车。
 - 造成碰撞。
 - 导致其他赛车冲出赛道。
 - 阻止合理超车。
 - 在超车过程中违规影响其他车手。
 - 在维修区或停站过程中违规。

除非一名车手违反上述任何规定的事实非常明确，否则任何涉及一辆以上赛车的事故会在该节或该比赛结束后进行调查。

- 24.2 在收到赛事总监的报告或要求后，仲裁委员会可全权决定是否对涉及到一场事故的参赛者或车手进行处罚。

当仲裁委员会认为参赛车/车手应当对一场事故负全部或主要责任时，将对该参赛者/车手进行处罚。

当一场事故正在被仲裁委员会调查时，会在计时屏幕上发送一条消息通知所有参赛者，涉及事故被调查的车手信息，当可行时，也会即刻通过赛车内的信息系统和对讲机通知车手和参赛者。

- 24.3 仲裁委员会有权对涉及一场事故的参赛者/车手处以下列一项或多项处罚：
- 5秒罚时：在受罚车手比赛结束前不再进站的情况下，在其已完成的比赛时间基础上增加5秒。如果受罚车手进站，在其回到赛道前，必须在他/她的停站位置停留至少5秒。
 - 10秒罚时：在受罚车手比赛结束前不再进站的情况下，在其已完成的比赛时间基础上增加10秒。如果受罚车手进站，在其回到赛道前，必须在他/她的停站位置停留至少10秒。

- c. 30秒罚时：在受罚车手比赛结束前不再进站的情况下，在其已完成的比赛时间基础上增加30秒。如果受罚车手进站，在其回到赛道前，必须在他/她的停站位置停留至少30秒。

在以上处罚过程中，当车手在停站位置接受处罚时，车队不允许对车辆进行工作。

- d. 通过维修区处罚：受罚车手必须进入维修区并在不停站的情况下重新加入比赛。
- e. 仲裁认为合适的相应时间的停站处罚。受罚车手必须进入维修区，停留在他/她的停站位置至满足仲裁所处罚的相应处罚时间（期间不可对车辆进行工作），才可以重新加入比赛。

如果以上 5 种处罚是在比赛的最后 5 分钟内或赛后做出，本规则第 24.4 b)将不会实施，涉及到上述 (a)条的处罚改为直接增加受罚车手 5 秒比赛时间，涉及到上述(b)条的处罚改为直接增加受罚车手 10 秒比赛时间，涉及到上述(c)和(d)条的处罚改为直接增加受罚车手 30 秒比赛时间，涉及到上述(e)条的处罚改为直接增加受罚车手 30 秒再加其相应停站时间的比赛时间。

- f. 仲裁认为合适的相应时间的罚时处罚。
- g. 训诫。
- h. 取消车手的正赛、排位赛或练习单圈时间。
- i. 在车手参加的下场比赛罚退任何数量的发车位置。
- j. 要求某台赛车从维修区发车。
- k. 在比赛成绩上罚退任意名次。

以上 11 类处罚一旦实施，不得上诉。

- l. 罚款
- m. 取消成绩。
- n. 受罚车手下一分站停赛。

- 24.4 如果仲裁委员会决定施行本规则第24.3条内的(a)、(b)、(c)、(d)或(e)项处罚，将按照以下程序执行：
- a. 仲裁委员会会将处罚通知相关参赛者，当可行时，也会确保处罚通知在计时屏幕上显示。
 - b. 除了本规则第24.3条(a)、(b)和(c)项外，从仲裁决定显示在计时屏幕上起，在进入维修区接受处罚前，受罚车手最多可在赛道上通过控制线3次，当本规则第24.3条(e)项施行时，受罚车手应行驶至他的停站位置并停留直至满足处罚时间。

为了避免误解，“处罚通过维修区”信息牌将会重复最多 3 次。在处罚牌第一次出示后，受罚车手最多可在维修区外通过控制线 3 次。

但是，在赛会出动安全车时，除非受罚车手已经在维修区入口准备接受处罚，否则他/她不能在安全车程序期间接受处罚。当受罚车手在赛道上通过控制线（发车线/终点线）处出示的绿旗（具体出示位置会在车手会上说明）后，上述提到的安全车期间被视为结束。

受罚车手在安全车身后通过控制线的次数将会被加到接受处罚前在赛道上通过控制线的最大次数。

当一台车在维修区停止接受罚时时，不得对车辆进行任何工作。但是，如果引擎在此期间关闭，可以在罚时结束后重新启动。

- c. 当罚时结束后，车手可以重新加入比赛。
- d. 任何违反本规则的24.4条(b)或(c)项的行为都可能导致参赛者成绩无效。

25. 处罚

25.1 参赛者可按照汽车运动总则对仲裁委员会做出的处罚进行上诉，除了在本规则里有特别说明不接受上诉的处罚。

仲裁委员会可以使用本规则内的处罚进行处罚，也可增加或者替换为其他运动总则认可的处罚。

如果违规行为被发现，仲裁委员会应根据汽车运动总则做出处罚决定。如果本规则有明确规定的处罚，则根据该规定做出处罚决定，除非仲裁委员会认为因其严重性，其他处罚更适合。

25.2 如果有参赛车手或参赛者重复相同的违规行为，仲裁委员会有权自行根据相关规则决定增加任何在汽车运动总则和本规则中提到的处罚。

25.3 在排位赛中，如有车手有不当驾驶行为，仲裁委员会可以取消相关车手的一个或多个单圈成绩。

25.4 不论任何原因，如果一名车手被从一节排位赛、正赛或一个分站中除名，该车手将不会获得任何经济补偿。

25.5 在围场内、维修区内或在赛道上发生的事故（任何形式的挑衅行为，口头或其他威胁行为），和/或违反体育道德的行为，不尊重系列赛精神的行为（违反体育道德或伦理，损害汽车运动的广泛利益，损害组织者、系列赛赞助商或其合作伙伴的形象或利益等），或可能损害系列赛形象或声誉的行为，涉事参赛者、参赛者代表、参赛车手或其随行人员，将会被仲裁委员会处以下列一项或多项处罚：

- a. 最高人民币 100,000 元的罚金处罚。
- b. 在任何组别排名中扣除其积分，即使扣除结果为负分。
- c. 将涉事参赛者或车手从分站中除名。
- d. 拒绝涉事参赛者或参赛车手参加系列赛的下一个分站。
- e. 根据汽车运动总则的其他任何可行的处罚
- f. 对上述 a-e 任何处罚的缓期处罚。

25.6 任何参赛者的赛车不符合技术规则规定的参赛要求的，将会根据汽车运动总则和本规则进行处罚。

25.7 在系列赛规则中，当一个处罚包含在车手参加的下场比赛罚退发车排位的，如果仲裁委员会认为在下场比赛中无法实现，例如离公布比赛发车排位的时间过短或其他任何原因，仲裁委员会可选择改在车手将参加的另一回合比赛中进行处罚。

26. 抗议和上诉

26.1 抗议应按照汽车运动总则及国家汽车运动比赛规则的相关程序进行，并根据中汽摩联的相关规定缴纳抗议费人民币5,000元（或根据中汽摩联最新规定所定的金额）。

26.2 上诉（至国家汽车运动管理机构）应按照汽车运动总则及国家汽车运动比赛规则相关程序执行，并根据中汽摩联的相关规定缴纳上诉费人民币15,000元（或根据中汽摩联最新规定所定的金额）。

26.3 根据国际汽联汽车运动总则第 12.3.4 条，不得对仲裁委员会或赛事总监做出的下列处罚决定提出上诉：

- a. 通过维修区处罚或停站处罚，包括在比赛最后 5 分钟内做出的处罚或在赛后罚时（代替通过维修区处罚）。
- b. 关于取消练习或排位赛圈速的处罚。
- c. 关于罚退发车位的处罚。
- d. 在比赛中的增加到总比赛时间罚时处罚。
- e. 罚退比赛排名的处罚。

27. 约束

27.1 仲裁委员会可以使用本规则内的处罚进行处罚，也可增加或者替换为其他运动总则认可的处罚。

27.2 将引入车手行为警告积分（BWP）制度。并通过以下方式执行。

牵涉到事故、或者被报告有违反体育道德的行为、或者是有驾驶行为表现方面问题的车手，将有可能被仲裁在处罚之外计车手行为警告积分（BWP）。仲裁也有权决定对其他违反规定的行为计该警告分。但 BWP 仅会因为车手本人的行为而计分，并不会因为其车队或车队成员的失误（如停站错误或技术违规等）而计分。所计警告分将会在仲裁决定上体现出来。

当该警告分到达一定数量，将对相关车手进行处罚：

- BWP 达到 8 分，车手将在其所参加的下一回合比赛中退后 3 个发车位。
- BWP 达到 12 分，车手将在其所参加的下一回合比赛中退后 5 个发车位。
- BWP 达到 16 分，车手将在其所参加的下一回合比赛中退后 8 个发车位。

如该车手因某处罚而达到一定的警告分需要罚退发车位，则该罚退将额外加于车手最后一次处罚之上，并不会因为罚退发车位的处罚而减免该车手的前一处罚。BWP 积分将跟随车手所有分站。每站比赛开始时将公布目前更新的 BWP 积分。

28. 维修区

28.1 赛道上通向维修区的部分是“维修区入口”。所有想要离开赛道或进入维修区的手车，必须在合适的时机清晰地表明其意图，并在安全的前提下离开赛道。在任何时间，维修区入口是唯一允许的进入维修区的途径。除非在特殊情况下，由仲裁委员会判定，禁止从任何方向跨越划分赛道和维修区入口的白线。

- a. 任何在自由练习环节期间违反本条规定的行为可导致最高人民币 2,000 元的罚金处罚
- b. 任何在排位赛期间违反本条规则的行为可导致针对车手的下列处罚：
 - 在该车手的下一场比赛中罚退其 3 个发车排位或根据仲裁委员会的决定的其它处罚。
- c. 任何在比赛期间违反本条规则的行为可导致针对车手的下列处罚：
 - 通过维修区处罚，或根据仲裁委员会的决定的其它处罚。

在特殊情况下，赛事总监可以在比赛中处于安全因素考虑，要求维修区入口关闭。在此状况下，车手只有在需要对赛车进行重要且明显必需的维修的情况下，才能进入维修区。

28.2 赛道上维修区末端至第二条安全车线之间的区域是“维修区出口”。

除非在特殊情况下，并且只有仲裁委员会可以裁定许可，任何离开维修区返回赛道的赛车不得跨越维修区出口的用于分开从维修区进入赛道的赛车和在赛道上行驶的赛车的白线。违反本条规则的行为可导致本规则第 28.1 条 a-c 项的处罚。

- 28.3 除非在分站公告里另有通知，在分站的所有环节内，维修区限速 60 公里/小时并且采取最高的安全防护措施。信号和/或白线将被用于标志限速区域。
- 任何在自由练习、排位赛或勘场圈违反本条规则的行为，可导致针对车手的下列处罚：
 - 超过限速的每公里罚款人民币 250 元。
 - 任何在比赛中违反本条规则的行为，可导致针对车手的下列处罚：
 - 通过维修区处罚或根据本规则第 24.3 条(a)或(b)项，或由仲裁委员会决定。

但是,如果仲裁委员会认为一名车手出于获得比赛优势的目的在维修区超速,根据本规则第 27.1 条,涉事车手可受到额外处罚。

- 28.4 维修区被划分为两个区域。靠近维修区计时墙的区域是“快速通道”，靠近车房的区域是“内部通道”。
- 内部通道是维修区内唯一可以对车辆进行工作的区域。
 - 只有在车手坐在方向盘后的正常驾驶位置，使用赛车自身动力的情况下，赛车才可以进入或留在快速通道。
 - 禁止在维修区的任何位置喷涂标记额外的线。仅允许使用贴纸在维修区通道指定停站区域进行标记，并且所有标记在比赛结束后应被移除。
 - 不得在快速通道遗留任何设备。
 - 在官方环节（自由练习、排位赛和比赛）期间，只有在该节还有三分钟开始的时候，赛车才可以开始在快速通道排队。在三分钟牌出示前在快速通道排队的赛车，在维修区出口绿灯的时候将被告知等待，直至其他所有赛车驶离维修区后才能离开维修区。
 - 赛车应尽可能沿最短路线从所在车库前驶入快速通道。

任何违反本条规则的行为可导致相关参赛者受到最低人民币 2,000 元的罚金处罚，仲裁委员会可根据违规行为严重性，对相关参赛者施行更多处罚。

- 28.5 赛车只能停在其被分配的区域。在任何时候在被分配区域外停车，即使只是暂时停车，也是不被允许的。

- 28.6 尽管本规则第 28.5 条有相关规定，但如果任何车手返回时超过了并将赛车停在了其被分配区域外的位置，只能在安全的前提下将赛车推回其指定位置。

- 28.7 在任何时间段，赛车通过自己的动力在维修区倒车都是被禁止的。

28.8

- 参赛者有责任将赛车从车房或停站位置安全地释放。参赛者还必须提供一种清晰的办法，使从赛车前方可以清晰的观察到车辆被释放的信号。
- 在任何练习环节，如果参赛者被认为在不安全的条件下释放赛车，仲裁委员会可视情况做出在该车手的下一场比赛中罚退车位的处罚，和/或对参赛者处罚金最高人民币 10,000 元。
- 如果在比赛中，参赛者被认为在不安全的条件下释放赛车，涉事车手将受到本规则第 24.3 条(d)项规定的处罚。

- d. 如果仲裁委员会认为，一名车手在明知其被不安全释放的情况下仍然继续驾驶，该车手将受到额外的处罚。

在以上所有状况中，如果一台赛车被从其指定车房区域驶离（赛车从车房离开的情况），或在停站后离开其停站位置，都被视为已被释放。

28.9 如果有赛车在维修区退赛，必须从指定的路线被推至封闭停车区。

28.10 如果维修区裁判认为，无论是否被警告过，有参赛者或其代表在维修区将设备放置在对其他参赛者的活动造成危险、阻碍或干扰的位置，根据本规则第 24.3 条的规定，仲裁委员会将对该参赛者进行处罚。

28.11 16 岁以下的人员禁止出现在维修区或维修区计时墙。违反本条规定的行为可导致最低人民币 2,000 元的罚款并没收证件。该事件将被报告给赛事组织方，赛事组织方有权做出进一步处罚，

29. 停站

29.1. 停站是指车辆返回维修区，并在车辆静止状态下在维修区通道（工作通道或车库内）所进行的各种工作。车辆因接受处罚而返回维修区除外。

正赛期间车辆将有一次强制进站，必须在比赛（从比赛正式发车信号给出到方格旗出示期间，不含编队圈）第 23 分钟到 33 分钟期间进行。从车辆通过维修区入口计时线圈到车辆通过维修区出口计时线圈，需满足一个最少时间，该时间将会在每站比赛进行公布。

每站比赛该最少停站通过时间将进行公布。该时间是由维修区通过时间+车辆停站时间（或换车手时间）+车手组合平衡时间计算而得出。

- 维修区通过时间将按照车辆以不超过 60 公里/小时的速度行驶完维修区入口计时线圈到维修区出口计时线圈距离所用时间计算。
- 车辆停站时间或换车手时间为 55 秒。
- 车手组合平衡时间见本规则条款 6.5。

该时间总和将会在每站比赛开始前通过公告形式或在车手会文件中进行公布。

29.2. 每站赛事维修区通道限速为 60 公里/小时。车手有责任保证遵守该规定。指定赛事官员将监控该速度，他们的决定为最终决定，不可上诉。

车手在从其停站区域重新启动时应保证安全，并保持合适速度，不可超速，也不可以低于 45 公里/小时的时速行驶。车手不可在快行通道或返回或离开快行通道时慢速阻挡其他赛车。

赛车只可在准备好重新进入赛道时离开其工作区域。并且遵守维修区限速行驶到维修区出口，除不可抗力以外，不可慢速行驶或者停留。

除安全原因以外，赛车不可在快行通道进行停留，或者慢速行驶。任何不遵守维修区通道相关行驶速度的行为，都有可能受到仲裁处罚。

停站必须在其指定停站区域进行，车队经理应负相关责任。如赛车停站时超过其指定停站区域，车队技师可以在维修区裁判的监督下将赛车推回其指定区域。停站应在比赛第 23 分钟到 33 分钟之间进行，即在该时间段内（比赛开始第 23 分 00.000 秒之后，到比赛开始第 32 分 59.999 秒之前）车辆通过维修区入口计时线圈进行停站。比赛开始时间从比赛开始信号给出（绿灯或者红灯熄灭）开始计算。

29.3. 如有违反本规则 29 条款的行为，以下处罚将被实行：

1) 不遵守达到最低停站通过时间的要求。

a) 如车手停站通过时间比所规定最低停站通过时间少，其缺少时间少于（或等于）1 秒，车手将受到罚时处罚，罚时时间为其所缺少的停站时间三倍。

b) 如车手停站通过时间比所规定最低停站通过时间少，其缺少时间大于 1 秒，车手将受到处罚通过维修区或者停站处罚。停站处罚时间由仲裁决定。停站处罚将在每台赛车的指定停站位置进行。仲裁有权决定进行何种处罚。

2) 停止或以非正常慢速在维修区通道行驶，停站前后低于 45 公里/小时速度行驶，或者阻挡其他赛车，将会受到通过维修区处罚。

3) 未在规定时间内开始进行停站：处罚通过维修区。

然而，以上 1) - 3)所提处罚如果是在比赛最后阶段或比赛结束后实行或者通知，针对处罚通过维修区的处罚，将在比赛成绩上罚时 30 秒，针对停站的处罚，将在比赛成绩上罚时 30 秒并加处罚停站时间的相应时间。

29.4. 停站或者换车手期间，除车手外最多允许三名车队成员进行工作。这些车队成员应穿戴符合规定的安全装备 – 必须佩戴头盔、手套，不允许穿短裤或拖鞋。
一名车手经理可进行监管。

除对车辆进行工作以外，所有车队人员应位于车库内或指定成员可在计时墙处。

所有其他在工作区域停留的车队成员，都将被视为对车辆进行工作。如果车手也对车辆进行工作，将被算作一名车队技师。

29.5. 停站期间，在维修区通道的车队成员除车手外都应佩戴黄色袖章，车队经理应佩戴绿色袖章，袖章将由组织者在行政检验时进行提供。

29.6. 停站期间，对于任何调试，发动机可以在辅助能源的帮助下启动。然而当车辆准备重新加入比赛时，车手必须在驾驶座上发动引擎，只可使用车内仪表设备可用的方式。进入维修区的赛车上的车手在赛车完全停在其指定停站位置之前不可松开安全带或打开赛车安全网等。当赛车重新返回赛道时，赛车只可以在其车手安全装备全部就位、安全带系好后才可开始移动。

29.7. 比赛期间允许对赛车补充润滑剂和其他液体，但不包括燃油。

30. 赛前测试

赛事组织者有可能会安排或者同意举办当站赛事的赛车场在每站比赛官方环节开始之前，根据赛场的档期安排赛前付费测试。车队应根据赛车场要求向赛车场另行支付赛前付费测试环节的费用（除非赛场另有要求，费用由赛事组织者代为收取）。

所有参赛者，包括 GT 赛车、车手（以及或者替换车手）、以及准备参赛的车手及参赛者，不得在任何一场赛事所在赛事周周一之后在该赛事举办场地进行试车。

但组织者所安排或许可的赛前试车除外。除此之外，参赛者在赛事周周一之后的限制时间内参加在同一赛场举办的其他赛事的官方环节不受此试车限制条款约束。

31. 自由练习

每个分站将有最多一节最长 60 分钟的自由练习环节，并会在分站赛事时间表里确认。

如果自由练习环节被中断，赛事总监并非一定会恢复该节或补时。赛事总监拥有最终决定权。

除非本规则里有特别说明，否则自由练习、排位赛和正赛期间的维修区和赛道规定、安全措施将完全相同。

32. 中断自由练习或排位赛

32.1 如果因为事故导致赛道状况受到影响，或因为天气原因或其他因素等，使得自由练习或者排位赛因为安全原因需要被中断，赛事总监会命令所有裁判站出示红旗，并且在起点/终点线出示红灯。

32.2 当赛道出示红旗/灯，所有车手必须立刻减速并随时准备停下，慢速行驶返回维修区。停在赛道上的赛车会被移动至安全的位置。所有圈速记录在红旗/灯出示后将不会被记录。

33. 排位赛

33.1 每个分站将会有两节时长最长为 15 分钟的排位赛，两节排位赛之间间隔为 10 分钟。具体安排会在分站官方时间表上公布。

出于本规则条款目的，两节排位赛之间的 10 分钟间隔被认为排位赛的一部分。在该时间内不允许对车辆进行任何如下的更改，该更改有可能将原本不符合技术规定的赛车状态改为符合技术规定，如对原本在第一节排位赛中不符合车重要求的车辆加重等操作。

如果一个分站的参赛车辆数量超过了允许同时参加练习环节的最大赛车数量（根据不同赛道的赛道执照而定），参赛车辆将被分为两个组进行排位赛。

根据分站组织方的要求，如有必要修改排位赛程序，组织方将通过分站公告公布。所有改动将会在相关的分站公告和车手会（本规则第 16 条）上进行通知。

33.2 赛事总监可因为救援或清除赛道障碍，不限次数和时长的中断一节排位赛，并尽可能补足因暂停排位赛所用的时间，以满足排位赛最短时长要求。然而，恢复排位赛或补足排位赛时间不是必须的。仲裁委员会做出的相关决定将是最终决定。任何针对中止或缩短的排位赛可能对任何车手造成影响的抗议将不被接受。

33.3 在排位赛期间所有参赛车辆如果不在赛道上，必须停留在维修区或封闭停车区。除非得到赛事总监的明确许可，在排位赛结束并且赛车完成所有排位赛后车检解除封闭前，所有参赛车辆不允许移动至车房或围场区域。如果根据分站时间表安排需要，本条可能会以分站公告通知的形式修改。

33.4 除了在红旗/灯出示状态下，参赛车辆在排位赛的所有圈速都将被记录。一辆赛车每次在赛道上或维修区通过计时线时算作完成一圈，但赛车离开/进入维修区的一圈不计入排位赛成绩。

33.5 没有参加过练习或排位赛的车手不可参加正赛。

34. 发车位

34.1 在每节排位赛后，每位车手做出的最快圈速将进行公布。如果两位或以上车手做出相同的最快圈速，首先做出该圈速的车手将获得相对靠前的发车排位。

34.2 每站比赛第一回合正赛的发车位由车手在第一节排位赛中做出的最快单圈决定；第二回合正赛的发车位由车手在第二节排位赛中做出的最快单圈决定。

如果仲裁委员会做出相关处罚会涉及到发车顺序排名，排位表将会被修改。

如果任何一节排位赛因不可抗力取消，发车位的决定将由仲裁根据不同情况进行决定。

34.3 每场正赛的发车排位，将会在编队圈开始前至少 1 个小时公布。

任何车手因故无法参加正赛，必须尽早通知仲裁委员会，不晚于编队圈开始前 1 小时 15 分钟。

如果一辆或多辆赛车退出正赛发车，相应空缺发车位将由后车向前填补，并在编队圈开始前 45 分钟重新发布最终排位表。

34.4 排位赛中取得最快单圈的赛车将从杆位发车。

34.5 任何车手在排位赛的最快圈速超过其所在组别杆位车手圈速的 110%，只有在经过仲裁委员会批准后才能参加正赛。相关车队/车手必须不晚于比赛开始前 1 小时 15 分钟向仲裁委员会提交正式的书面参赛申请。

如有例外，如车手在之前的自由练习环节做出过满足参赛条件的圈速等情况，经参赛者申请，仲裁委员会可以同意该车手参加正赛。

在此情况下被允许参加正赛的车手，将从末位发车，并排于其他因处罚而退后发车的车手之后。

如果有超过一名车手在此情况下被允许参赛，他们之间的发车顺序排名将按照他们在自由练习环节的圈速排名决定。

仲裁委员会拥有最终决定权。

34.6 每位车手应至少在排位赛中完成 1 个完整计时圈，以获得比赛资格。如果没能达到这一要求，仲裁委员会可以拒绝其参赛要求，并拥有最终决定权。

- 34.7 如果一名车手没有在排位赛中完成至少一个完整计时圈，但是参加了自由练习环节，并且做出的圈速和表现达到比赛要求，仲裁委员会可以允许其从正赛的队尾发车。如果一名以上的车手在此情况下从队尾发车，在自由练习中做出更快圈速的车手将获得相对靠前的发车位。
- 34.8 如果一辆以上的赛车因为被处罚的原因从未位发车，他们在排位赛中做出的最快圈速将决定他们之间的发车顺序（即使该最快圈速最终被仲裁委员会取消），除非仲裁委员会做出其他决定。
- 34.9 每场比赛允许的最大发车数量将根据相关赛道的赛道认证而定。

35. 发车程序（行进间发车）

- 35.1 除非有特殊情况，比赛发车程序将如本规则第 35 条所述。如果有必要调整发车程序，将会通知参赛者。

至少在编队圈开始前 15 分钟，维修区出口会开放，所有赛车将被允许离开维修区进行至少一个勘场圈。在堪路圈结束后，赛车将按照发车顺序停在对应的发车格上，熄灭引擎。

如果车手希望进行超过一圈的勘场圈，必须在两圈之间按照维修区限速通过维修区。本条相关信息将会在每个分站的车手会上提及。

任何没能完成一个完整勘场圈并且无法通过赛车自身动力到达发车格的车手，将不被允许从发车位发车。

至少在编队圈开始前 12 分钟，将会有警示信号表明维修区出口将会在 2 分钟内关闭。

至少在编队圈开始前 10 分钟，维修区出口将关闭，并第二次给出警示信号将给出。任何此时仍在维修区的车手将从维修区出口发车，前提条件是其能靠赛车自身动力到达维修区出口。

如果超过一辆赛车从维修区发车，他们必须按照他们的发车排位顺序在维修区排队。但是，任何在出示 5 分钟信号牌后抵达维修区出口的车手，必须排在已经在维修区出口排队的所有车手身后发车。

所有从维修区发车的赛车，可以在所有赛道上的赛车正式发车并通过维修区出口后进入赛道开始比赛（适用于维修区出口位于控制线之后的赛道），除非赛事总监另有指示。

发车程序将按照官方时间表进行直到 10 分钟牌出示。

- 35.2 距离发车编队圈开始的时间将通过出示 10 分钟、5 分钟、3 分钟、1 分钟和 15 秒倒计时牌的方式告知，并伴随哨声或其他警示音。

“5 分钟”牌

出示后，除了车手、赛事官员和车队成员，所有人必须立刻离开发车位。从维修区发车的车手可以开始进入快速通道并在维修区出口排队。

“3 分钟”牌

出示后，所有赛车轮胎必须安装完成落地并停止相关工作。任何赛车在“三分钟”倒计时牌出示后没有安装完成轮胎并落地停止相关工作的，将会受到“通过维修区”处罚或其他仲裁认为合适的处罚。除了车手、赛事官员和 1 名车队成员外的所有人必须离开发车位。

“1 分钟”牌

出示后，必须立刻关闭赛车车门，启动引擎，除车手外的所有人必须在“15 秒”倒计时牌出示前带着所有设备离开发车格。

“15 秒”牌

绿灯/绿旗会在 15 秒后出示，赛车官方引导车带领下进行编队圈，所有赛车在编队圈必须保持发车顺序，并且尽量保持紧凑的编队。

如果在“15 秒”倒计时牌出示后，任何车手需要协助，他/她必须立刻示意裁判，在其他车辆离开发车位后，裁判将在指示下通过最快的路线将赛车推回维修区。在此情形下，会有裁判在维修区计时墙后靠近该赛车的位置出示黄旗，警示后面的赛车。任何正在被从发车位上推回维修区的车手不得尝试启动赛车，必须听从裁判的指示。如果可以通过车载点火装置重新启动赛车，则该赛车可以在所有其他赛车末位发车。如果赛车被推回维修区，那么在正式发车后，当赛道上最后一台赛车通过维修区出口后，该赛车可以从维修区发车加入比赛。维修区发车的车手必须遵守维修区出口的信号灯指示

绿旗

绿旗出示后，编队圈开始。正常情况下编队圈为一圈。在赛道条件影响下或发车排位顺序不正确的情况下，可增加编队圈。在编队圈，所有赛车必须尽可能保持一个紧凑的编队。

如有必要，组织方保留调整上述程序的权利。

- 35.3 在进行编队圈期间，只有在有赛车延迟离开发车位，其身后的赛车在不影响其他赛车的情况下无法避免超过该赛车，才允许超车。在此状况下，只赛车可以超车以返回其原发车位置。

任何车手如果延迟离开发车位，并且未能在到达赛道上最后一个分段计时线圈前返回其原来位置，其必须返回维修区，并且仅可在所有仍在赛道上的赛车发车后第一圈通过维修区出口后方可从维修区出口进入赛道（维修区出口位于控制线之后的情况下）。

如果一台赛车延迟离开发车位，并且在其他赛车均已通过控制线后仍然处于静止状态，该赛车必须从未位发车，发车前不得超车返回其原位。如果超过一台赛车延迟离开发车位，他们必须在队尾按照他们离开发车位加入编队圈的顺序发车。如果赛道的控制线不在杆位发车位前面，那么仅适用于本条规则，上述的“控制线”将是位于杆位发车位前 1 米位置的一条假定白线。

如果仲裁委员会认为一名车手在没有必要的情况下，在编队圈超车以及/或没有回到正确的发车位置，该车手可被处以通过维修区处罚或罚时处罚。

- 35.4 在编队圈期间，红色发车灯将亮起，所有站点都会出示黄旗。官方引导车在编队圈时将保持 80 公里/小时左右的时速。官方引导车将在编队圈结束时返回维修区。

所有车辆必须维持发车顺序，在车手会（本规则第 16 条）详细说明了某一位置按照发车顺序排成两行。赛车应当直接排在其身前的赛车后。所有赛车应保持左右间隔至少 1 个车身的宽度。

当所有赛车已按照发车顺序并排准备发车，官方引导车会在返回维修区之前带车队减速。从引导车返回维修区开始，杆位车手将负责带领车队的速度。头车将慢慢提速并保持速度在 70 公里/小时-90 公里/小时直至发车。事实裁判将通过雷达测速检测杆位车手的速度。在比赛开始信号前赛车速度违规（不符合 70-90 公里/小时速度要求）将会被处以通过维修区的处罚或者由仲裁决定进行其他处罚。

当抵达发车直道时，赛车不可提前加速或突然加速，应保持发车排位位置不变，两列赛车分别通过发车格标记，直到红色发车灯熄灭标志比赛开始。在比赛开始信号发出前，禁止超车。违反规定的赛车将被认为“发车错误”，并被报告给仲裁。

如果在比赛期间发车灯出现故障，发车员将改用出示绿旗的方式标志比赛开始。

- 35.5 如果发车员对赛车的发车队形或者速度不满意，或者当编队圈即将结束时发生事故，红色发车灯将不会熄灭。这意味着将增加编队圈。所有站点将出示黄旗。所有赛车将在杆位车手的带领下完成另一个编队圈。此时可能会有另外一辆官方引导车加入并带队。

如果还需增加第二个或更多编队圈，程序同上。如果有多个编队圈，出于比赛计时的目的，第一个编队圈结束时将被视为比赛时间已开始。

如果需要这样的额外编队圈，比赛时间将从第一个编队圈结束开始计时。比赛发车员同时也是事实裁判。

- 35.6 在比赛发车时，除了由赛事总监指定的执行特定职责的赛事官员方和配置灭火设备的消防裁判外，任何人不得出现在维修区计时墙区域。

- 35.7 只有在以下情形下才能对发车程序进行调整：

- a. 如果在 5 分钟倒计时牌出示后但在比赛开始前开始下雨，赛事总监认为参赛者应有机会更换轮胎，中止信号灯（闪烁黄灯）和“推迟发车”牌将出示，发车程序将从 10 分钟倒计时牌再次出示起重新开始。在此情形下，仲裁委员会可以决定修改最长比赛时长和比赛距离。
- b. 如果比赛即将开始，赛事总监认为赛道上的积水量过多，即使是在使用雨胎的情况下也无法保证安全比赛，中止信号灯（闪烁黄灯）和“推迟发车”牌将出示，同时关于比赛推迟时长的相关信息将在计时屏幕显示。一旦比赛恢复时间被确定，会至少出示“10 分钟”倒计时牌以通知所有参赛者发车时间。在此情形下，仲裁委员会可以决定修改最长比赛时长和比赛距离。
- c. 如果比赛将在安全车带领下发车，本规则第 38.14 条会施行。

- 35.8 如果仲裁委员会认为任何车手违反发车程序并获利，该车手将被罚通过维修区或其他处罚。视违反发车程序的行为的严重性，仲裁委员会有权对相关车手追加额外的处罚。仲裁委员会可以使用视频资料或电子设备的辅助来做出判罚。在此情形下，仲裁委员会可以推翻事实裁判的判定。

赛事总监或仲裁委员会针对本条采取的任何行为或做出的裁决（或对任何涉嫌事件的无进一步行为或不作裁决）不接受抗议或上诉。

36. 比赛

- 36.1 比赛中如果下雨，除非赛道被阻断或继续比赛将出现危险状况（本规则第 39 条），比赛将不会被中止。
- 36.2 在比赛期间，只有当维修区出口的绿灯亮起，车手才可以从维修区驶入赛道（需车手自行判定时机）。如果赛道上有赛车接近维修区出口，维修区出口裁判会出示蓝旗，或者蓝色信号灯将闪烁。

37. 全场黄旗

- 37.1 出于安全原因，如果赛事总监认为有必要，可以宣布全场黄旗状态。所有裁判站将出示一面摇动的黄旗以及“FCY”牌。
- 37.2 全场黄旗的状态下，赛车必须将速度降到 80 公里/小时的时速，并排成一列，保持与前车和后车之间的距离。严禁超车，除非有赛车由于明显的问题而减速。
- 37.3 任何赛车在全场黄旗状态下无必要的缓慢行驶、不规律行驶或者以某种对其他车手造成潜在威胁的方式驾驶，将被报告给仲裁。该规则适用于赛车在赛道、维修区或维修区出口处驾驶时。
- 37.4 维修区入口和出口保持开放，赛车可以返回维修区。进入维修区的赛车在通过第一条安全车线后可以超越赛道上的赛车。驶出维修区的赛车在到达第二条安全车线之前可以超越其他赛车。维修区入口、维修区通道及维修区出口限速 60 公里/小时。
- 37.5 除非赛车已经在维修区入口准备接受其罚通过维修区的处罚或者罚停站的处罚，否则全场黄旗期间不可实行该处罚，直到比赛重新恢复。赛车在全场黄旗期间通过控制线的次数将加到其被处罚后最多可通过控制线的次数之上。
- 37.6 一旦赛道问题解决，赛事总监将赛道转为绿旗。并在计时屏幕上显示信息。此时，所有裁判站将黄旗和“FCY”牌替换为挥动的绿旗。绿旗出示后，比赛恢复，可以超车，不限制赛车相互之间所在的位置，无过线要求。
- 37.7 如果问题尚未解决并且存在安全风险，全场黄旗程序之后可继续安全车程序。

38. 安全车

安全车程序将按照国际汽联汽车运动总则附件 H 第 2.10 条执行。

- 38.1 当赛道上有工作车的情况下、需要引导赛车避开工作人员、赛道边护栏被损坏、需要医疗团队介入的情况或其他需要的情况下，赛事总监会出动安全车介入比赛。
- 38.2 赛事安全车将由经验丰富的安全车手驾驶，随车安排一名能够识别所有参赛车辆的安全车观察员，观察员将通过对讲机始终和控制中心保持联系。
- 38.3 赛事总监可决定使用安全车冻结比赛。如果车手、裁判或赛事官员处于危险状况，但该状况下并无必要中止比赛，安全车将介入。

38.4 如果赛会下令出动安全车，所有的裁判站将出示挥动的黄旗和“SC”板并保持至安全车返回。从这一刻起，不论是在赛道上还是维修区通道，所有的赛车不得非必要的缓慢驾驶、不规律驾驶，或有任何可能在安全车使用期间对他人造成危险的行为。

38.5 安全车将亮起橙色的顶灯进入赛道，无论此时头车在赛道上的什么位置。

38.6 所有赛车此时必须在安全车身后排成一队，相互间不得超过 10 个车身的距离，直到安全车返回维修区赛车通过控制线后才可超车。以下状况例外：

- a. 如果一辆赛车被安全车指示超车（见本规则第 38.7 条）。
- b. 在本规则第 38.14 和 40.4 中提及的状况。
- c. 如果有赛车因为明显的问题而非常缓慢行驶（见本规则第 38.11 条）。

38.7 当收到赛事总监指令后，安全车观察员将使用绿灯来告知在安全车和头车之间的赛车超过安全车。这些赛车超过安全车后将继续以非比赛的速度行驶至安全车带队车辆的队尾，相互间不得超车。

38.8 安全车将留在赛道上直到头车来到其身后。一旦来到安全车身后，比赛的头车必须和安全车保持在 10 个车身长度的距离之内（除非是在本规则第 38.10 条所述的状况下），其他赛车必须保持尽量紧凑的距离。

38.9 当安全车带队时，赛车可以进入维修区，但只有当维修区出口显示绿灯时才能返回赛道。维修区出口的绿灯将保持亮起，除非当安全车和身后的赛车在赛道上接近或正在通过维修区出口位置。一台重新返回赛道的赛车必须保持合适的车速直到来到安全车身后的赛车队尾。

在某些情况下，赛事总监可以要求安全车通过维修区。在此状况下，如果安全车橙色顶灯没有熄灭，所有赛车必须跟随安全车进入维修区并不得超车。在此状况下进入维修区的赛车可以停回其停站区域。

38.10 当赛事总监召回安全车，“安全车本圈返回”的信息将会在计时屏幕上展示，安全车必须熄灭橙色顶灯，这一行为将作为告知车手其将在本圈结束时返回维修区的信号。从这一刻起，安全车身后的第一台赛车将控制节奏，如有必要，可和安全车保持 10 个车身长度以上的距离。

为了避免在安全车返回维修区前发生事故，从安全车顶灯熄灭的时间起，所有车手必须保持稳定的车速，不得无规律的加速或刹车，不得做出任何可能对其他车手造成危险或阻碍其他车手重新发车的行为。

在安全车接近维修区入口时，所有裁判站会收起黄旗和“SC”板，出示绿旗，发车区亮绿灯，直到最后一台车通过控制线，除非是在比赛最后一圈例外。

38.11 在通过控制线前，禁止超车。然而一辆因为出现明显故障而慢下来的赛车可以被超过。

38.12 所有在安全车带队期间完成的圈数将被视为比赛圈。

38.13 如果安全车在比赛最后一圈仍在赛道上，或安全车是在最后一圈被使用的，在最后一圈结束时安全车将返回维修区，所有赛车将在禁止超车的情况下冲线。

38.14 在个别情况下，比赛可以在安全车带领下发车。在此状况下，在“1 分钟”倒计时牌出示前，安全车的橙色顶灯将会亮起。这是传递给车手的信号，告知比赛将在安全车带队下发车。当绿灯亮起时，安全车会离开发车位，所有赛车按照发车顺序跟随安全车，互相保持不超过 10 个车身长度的距离。不再有编队圈，比赛会在绿灯亮起时开始。

在安全车带队的第二圈，当一台赛车没能离开发车位，其身后的赛车在不影响其他赛车的情况下无法避免超过该赛车。只有在此状况下，车手可以为了返回其原发车位置而超车。

任何车手如果延迟离开发车位，并且未能在到达赛道上最后一个分段计时线圈前返回其原来位置，其必须返回维修区，并且仅可在所有仍在赛道上的赛车通过维修区出口后方可从维修区出口进入赛道。

所有延迟离开发车位的赛车，如果已被所有发车顺序在其身后的赛车超过，不得超过另一台移动中的赛车（除非该赛车遭遇机械故障）。该赛车必须排在安全车后的车队末尾。如果不止一台赛车发生类似情况，他们必须按照离开发车位的顺序排列在安全车后的车队末尾。

38.15 任何违反本规则第 38 条的车手可被处以通过维修区处罚或者其他仲裁委员会认为合适的处罚。仲裁委员会有权视违规行为的严重性处以追加处罚。

39. 暂停比赛

39.1 如果因为事故导致赛道受阻、天气原因或其他可能导致比赛出现危险的状况发生，比赛需要被暂停的，赛事主管或赛事总监会命令所有裁判站出示红旗和/或红灯，以及在发车线亮起红灯。这是通知所有车手停止以比赛的速度驾驶并且降低车速，注意力集中，禁止超车，做好随时停下的准备。

当信号发出，禁止超车，维修区出口将会被关闭，所有赛车必须按照当时的顺序返回发车位，排成一列，停在在红旗线之后。当发车位被堵塞时，所有赛车应按照赛道裁判的指示和/或跟随安全车。如果头车不在第一位，那么所有在红旗线和头车之间的赛车在恢复比赛时将按照本规则第 40.2 条的流程执行。

如果有赛车因为赛道受阻而无法回到发车位，在赛道障碍清除后必须返回到发车位。这些赛车将允许在恢复比赛时重新发车。赛车会在发车格上按照比赛暂停时的顺序重新排位。暂停时的顺序将按照比赛暂停前最后一个能记录排序的点（计时线圈）所记录到的排位顺序为准。

安全车将停在所有停在红旗线后的赛车之前。

39.2 当比赛被暂停时：

- a. 比赛时间和计时系统都不会停止，但是根据分站时间表的可调整空间，比赛被暂停的时长将算进比赛最长时长。
- b. 只有赛事官员和车队成员可以进入发车位。
- c. 禁止加油。
- d. 车手可以离开赛车，脱下头盔和手套，但必须停留在赛车旁边。

39.3 比赛暂停时允许对赛车进行的工作。

禁止在发车位和维修区对车辆进行任何工作，除非获得控制中心的许可，以及在一名车检员的监督下可进行下列操作：

- a. 连接外部电池
- b. 为了温度控制启动引擎
- c. 监控刹车和轮胎的压力和温度
- d. 如果下雨，遮蔽赛车
- e. 在技术代表授权下进行和安全有关的修复和处理工作
- f. 从干胎换成雨胎，或从雨胎换成干胎
- g. 协助车手
- h. 清洁挡风玻璃

- 39.4 在比赛被暂停后以及在比赛恢复前进入维修区的车手，将在比赛恢复后受到通过维修区处罚。但是，如果赛车被指示进入维修区，只有从快速通道离开进入维修区其他区域的车手会受到处罚。如果比赛最终没有被恢复，相关车手将接受罚时处罚，由仲裁委员会决定罚时最高可达 60 秒。为了避免误解，任何在比赛被暂停时正处于维修区入口或维修区的车手，不会受到处罚。

在比赛恢复后，一旦安全车后的所有赛车均已通过维修区出口，在维修区的赛车将被允许回到赛道上。在符合上述要求的前提下，想要从维修区出口回到比赛的车手，将按照他们凭借赛车自身动力到达维修区出口的先后顺序从维修区出口驶出重新比赛。

在任何情况下，车手都必须听从裁判的指示。

- 39.5 只有从初始比赛发车就参加，并且在比赛被暂停时仍然在比赛中，且能凭借赛车自身动力返回发车位的车手可以重新恢复比赛。仲裁委员会对此情况下成绩的判定拥有最终决定权。

40. 恢复比赛

- 40.1 比赛将延迟尽可能短的时间，一旦比赛恢复的时间确定，将会通过计时屏幕信息通知所有参赛者，任何情形下至少给出倒计时 5 分钟信号。

- 40.2 比赛恢复前将会出示倒计时 5 分钟、3 分钟、1 分钟和 15 秒信号，并且上述信号都将伴随警示音，重新发车程序将遵循本规则第 35.2 条所述。

“5 分钟”牌

除了车手、赛事官员和每台赛车 3 名车队成员外的所有人必须立刻离开发车位。

“3 分钟”牌

所有赛车必轮胎必须安装完毕并且四轮着地停止工作。任何车手在 3 分钟倒计时信号发出后没有装好全部轮胎的，或者在比赛被恢复后，离开发车位前更换了任何一条轮胎的，都将被处以通过维修区处罚或者其他仲裁委员会认为合适的处罚。除了车手、赛事官员和每台赛车 1 名车队成员外的所有人必须立刻离开发车位。

在 3 分钟倒计时信号时，任何在安全车和头车之间的赛车，以及比赛被暂停时已经被头车套圈的赛车，将启动引擎并且在比赛恢复前 2 分钟接受指示在赛道上行驶一圈，不允许超车，然后返回发车位排列在安全车后的所有赛车队尾。

“1 分钟”牌

必须立刻启动引擎，除了车手外的所有人必须在“15 秒”倒计时牌出示前，带着所有设备离开发车格。

“15 秒”牌

出示后 15 秒，在发车位前面将出示绿灯/绿旗，所有赛车将在安全车带领下离开发车位。

如果在“15 秒倒计时”信号出示后，任何车手需要协助，他/她必须立刻示意裁判，在其他车辆离开发车位后，裁判将在指示下将赛车推回维修区。在此情形下，会有裁判在维修区墙后靠近该赛车的位置出示黄旗，警示后面的赛车。任何正在被从发车位上推回维修区的车手不得尝试启动赛车，必须听从裁判的指示。如果可以通过车载点火装置重新启动赛车，则可以在所有其他赛车末位发车。如果赛车被推回维修区，该赛车可以从维修区发车。维修区发车的车手必须遵守维修区出口的信号灯指示。

40.3 比赛将在绿灯亮起后在安全车带领下恢复。安全车将在第一圈结束后返回维修区，除非：

- a. 比赛是在湿地条件下恢复，赛事总监认为需要安全车带领超过 1 圈的，见本规则第 38.14 条。
- b. 所有赛车还没有在安全车后排队成一列。
- c. 车队成员仍然在清理发车位。
- d. 另一场事故发生，需要救援。

但绿灯亮起，安全车会离开发车位，所有赛车必须跟随安全车，保持不超过 10 个车身长度的距离。

40.4 在安全车带领下禁止超车，除非：

- a. 有赛车在离开其在发车位上的位置时因故延迟，在其抵达赛道上最后一条计时分段线圈之前，可以超车回到其原本的发车位置。如果没能在赛道上最后一条计时分段线圈前回到自己原本的发车位置，则必须进入维修区，并且只有在所有赛道上的赛车经过维修区出口后才能重新加入比赛。

任何没能在第一条安全车线前回到自己的发车位置，并且没有返回维修区的车手将受到通过维修区处罚。

- b. 车手可以超过另一台延迟离开发车位的车手。任何被从发车位推离的赛车，不能通过超车重新回到他/她在比赛暂停前的位置。

如果仲裁委员会认为任何车手在安全车带队的情况下进行没有必要的超车，可以对其处以通过维修区处罚或罚时处罚。

40.5 如果比赛无法被恢复，比赛结果将按照比赛暂停前倒数第二圈结束时的排名决定。

40.6 如果红旗在强制停站期间出示，之后比赛恢复。比赛恢复的发车顺序应由维修区进站窗口开放前的最后一个完整圈的完成顺序决定，由每台赛车的第二名车手恢复比赛。遵守赛事总监的进一步指引。

41. 比赛结束

41.1 一旦头车完成了条款 5.2 所规定的全部比赛时长，表示比赛结束的信号（“方格旗”）将会在终点线/控制线出示。

41.2 如果因为任何原因方格旗在头车完成原定比赛时长之前出示，比赛将会被认为在方格旗出示时结束。如果方格旗因故没有被首先出示给头车（即头车之后的另一台车先通过方格旗），比赛结果将按照在方格旗出示前，头车最后一次冲过终点线时的成绩计算。

41.3 不管出于任何原因方格旗晚出示，比赛将被认为在原定计划结束时已经结束。

41.4 在通过方格旗后，所有赛车必须从赛道上继续行驶并直接行驶至封闭停车区，在过程中禁止停车，禁止超车（除非明显十分必要），禁止接受任何物品，并且禁止接受协助（除非在必要的情况下接受裁判的协助）。任何完赛车辆无法通过自身动力抵达封闭停车区的，将由裁判接管并被运送至封闭停车区。

42. 封闭停车区

42.1 只有拥有相关权限的赛事官员可以进入车检区域。除非经赛事官员批准，任何人不得在封闭停车区进行任何工作。

42.2 当封闭停车区被使用时，封闭规则将适用于从控制线到封闭停车区入口的区域。

42.3 封闭停车区应该有足够空间，并保证未经授权的人员不得入内。

43. 成绩排名

43.1 用最短的比赛时间完成既定比赛距离的车手是比赛的第一名，或者在计算比赛时间的情况下，在既定比赛时间（或者因比赛暂停的更长比赛时间，见本规则第 39.1 条）结束时第一位冲过终点线的车手获得比赛的第一名。将根据车手完成的完整比赛圈数来计算排名，完成相同比赛圈数的车手，将按照通过终点线的顺序来决定排名。

43.2 如果有车手完成的比赛圈数少于所在组别冠军车手所完成比赛圈数的 75%（计算结果向下舍入至整数圈数），将不计排名，算作未完赛。为避免疑问，车手如已达到完赛标准，但未通过方格旗，也可被进行排名。

43.3 比赛的成绩排名将在赛后公布。这将是唯一有效的比赛结果，该结果可能根据汽车运动总则和本规则进行修改。

44. 颁奖仪式，新闻发布会和签名会环节

44.1 赛后每个组别第一、第二和第三名完赛的车手必须穿着扣好赛车服参加在颁奖台上的颁奖仪式，并且保证在整个颁奖仪式期间，赛车服上的所有赞助商标志没有污点和遮盖。在颁奖仪式期间，车手必须佩戴由组织方提供的帽子，并保证帽子前方的标志可见。在颁奖台奏国歌时，车手必须摘下帽子置于身前，保证帽子上的赞助商标志从前方可见。如果组织方提供，则不得将非组织方提供的帽子和饮用水瓶带上颁奖台。

所有违反本条规定的车手可被处以最低人民币 2,500 元的罚金处罚。在同一赛季中反复违反本条规则的行为可被报告至仲裁委员会，仲裁委员会有权根据情况对该车手处以其他的处罚。

44.2 在组织方或其代表的要求下，参赛车手必须参加新闻发布会、问答环节以及车手签名会或采访环节，并穿着合适的服装（包括帽子）。

任何违反本条规则的车手将受到最低人民币 2,500 罚金处罚。在同一赛季中反复违反本条规则的行为可被报告至仲裁委员会，仲裁委员会有权根据情况对该车手处以其他的处罚。

- 44.3 如果任何比赛的初步成绩在颁奖仪式发放奖杯后最终被更改，并且影响到颁奖台位置，相关参赛者或车手必须尽快将需退回的奖杯完好地交还给系列赛经理。

附件一 - 处罚标准参考

违规	练习	排位赛	正赛	BWP 最低
一般违规				
迟到或缺席车手会	最高罚款人民币 2500 元			
不遵守裁判/赛事官员的指示	罚款人民币 5000 元以及/或取消所有单圈成绩		处罚通过维修区	1
未遵守发车位三分钟牌规定（未停止对赛车轮胎的相关操作）			最高 10 秒罚时或处罚通过维修区	
发车位 1 分钟牌出示前车队未清场			最高 10 秒罚时或处罚通过维修区	
安全车程序下超车			处罚通过维修区	1
在未被允许加油的时间内加油	取消所有单圈成绩		取消成绩	
在颁奖台或新闻发布会未戴官方获奖帽 / 在颁奖台未喷香槟			最高罚款人民币 5000 元	
在颁奖台露出未被授权赞助商标识或未使用赛事标识			最高罚款人民币 10000 元	
未参加赛后或环节后车手称重	取消所有单圈成绩		取消成绩	
技术违规				
违反车重规则	取消所有单圈成绩	取消所有单圈成绩	取消成绩	
违反轮胎规则	取消所有单圈成绩	取消所有单圈成绩	取消成绩	
技术违规	取消所有单圈成绩	取消所有单圈成绩	取消成绩	
维修区违规				
在维修区通道用动力倒车	最多罚退 5 个发车位		处罚通过维修区	1
在维修区通道超速行驶	每超出 1 公里罚款人民币 250 元	每超出 1 公里罚款人民币 250 元以及/或最高罚退 3 个发车位	最高 10 秒罚时/ 处罚通过维修区	1
跨越维修区出口分界线	罚款最高人民币 2000 元或取消最快单圈成绩以及/或罚退最多 3 个发车位		处罚通过维修区	
违反维修区出口灯号	取消最快单圈成绩以及/或罚退最多 5 个发车位		处罚通过维修区或取消成绩	1
违反封闭停车规定		取消所有单圈成绩	取消成绩	

以上为仲裁处罚标准参考。然而，仲裁可对违规行为处于任何其认为合适的处罚。

违规	练习	排位赛	正赛	BWP 最低
发车				
发车违规			至少罚时 5 秒	
比赛重新发车前超车（安全车情况下）			处罚通过维修区	1
旗语				
黄旗未减速	取消最快单圈成绩以及/或罚退最多 5 个发车位		最高罚时 30 秒或处罚通过维修区	2
不遵守蓝旗规定/阻挡	训诫	罚退最多 3 个发车位	罚时或处罚通过维修区	1
黄旗超车	取消最快单圈成绩以及/或最高罚退 5 个发车位		罚时或处罚通过维修区	1
不遵守故障旗规定	黑旗并取消全部单圈成绩		黑旗以及/或取消成绩	2
不遵守黑旗规定	取消全部单圈成绩		比赛除名	3
不遵守红旗规定	取消最快单圈成绩以及/或最高罚退 5 个发车位		罚时或处罚通过维修区	2
两次或以上通过方格旗	最高罚款人民币 2000 元或取消最快单圈成绩以及/或罚退最多 5 个发车位		最高罚款人民币 2000 元以及/或最多罚退 5 个发车位	1
驾驶行为				
对另一赛车进行推挤-轻微-赢得位置	训诫或取消最快单圈		训诫或罚时 5 秒	2
造成碰撞事故 – 其他赛车失去位置或者有所损失	最多罚退 3 个发车位		最多罚时 30 秒或下一回合罚退最多 3 个发车位	2
造成碰撞事故 – 其他赛车未能继续	最多罚退 5 个发车位		最多罚时 30 秒或处罚通过维修区或下一回合罚退最多 5 个发车位	2
造成碰撞事故 – 其他多车未能继续	最多罚退 10 个发车位		最多罚时 60 秒或处罚通过维修区或下一回合罚退最多 10 个发车位	3
离开赛道范围并且获利返回或者不安全返回	取消最快单圈成绩以及/或罚退最多 3 个发车位		最多罚时 10 秒或下一回合罚退最多 5 个发车位	1
超出赛道边界限制	取消相关单圈成绩		多次违规将罚时（比赛中超过 5 次超出赛道边界限制）	1
	多次违规（练习中超过 10 次，排位赛中超过 3 次超出赛道边界限制）			1

以上为仲裁处罚标准参考。然而，仲裁可对违规行为处于任何其认为合适的处罚。