CHINA ENDURANCE CHAMPIONSHIP 2025

中国汽车耐力锦标赛

SPORTING REGULATION

版本 / VERSION : 2

更新日期 / UPDATED DATE : 2025/5/10

•目 录

1. 规则 1
2. 总的条件 2
3. 总的责任义务 2
4. 赛事组成 2
5. CEC 奖项及成绩评定 3
6. 处理积分相同时排名办法 7
7. 赛事推广机构 8
8. 赛事组织 11
9. 保险 11
10. 中国汽车摩托车运动联合会官员 11
11. 执照资格 13
12. 报名 16
13. 证件 17
14. 与参赛者的交流方式 17
15. 事故 18
16. 抗议和上诉 19
17. 处罚 19
18. 车手更换 21
19. 允许最大同场发车数量 21
20. 驾驶行为 22
21. 报名车辆定义 23
22. 赛车涂装 23
23. 赛道测试 24
24. 维修区入口、维修区和维修区出口 24
25. 行政检验 28
26. 预车检 29
27. 轮胎 31
28. 车重 32
29. 车辆加重 33
30. 车辆性能均衡（BOP） 33
31. 赛车总体要求 34
32. 比赛周更换车型、备用车和发动机 35
33. 加油 36
34. 总的安全 38
35. 会议 40
36. 练习 40
37. 排位赛 41
38. 发车位 42
39. 发车程序 43
40. 决赛 45
41. 安全车 48
42. 暂停决赛 50
43. 恢复决赛 51
44. 结束 52
45. 决赛后封闭 52
46. 成绩 53
47. 颁奖仪式和赛后新闻发布会 53
48. 媒体活动和巡游 54

附件 1 参赛者须知 55
附件 2 车队注册表和报名表 56
附件 3 加油设备 58

中国汽车耐力锦标赛（以下简称：CEC）是经国家体育总局和中国汽车摩托车运动联合会（以下简称：中国汽车摩托车运动联合会）批准并列入年度全国体育竞赛计划及中国汽车摩托车运动联合会赛历的系列赛事，包括多个组别（分组详见各分站赛补充规则），同场比赛，各组别均设车手杯和车队杯，见第5 条。

CEC 运动规则（以下简称：运动规则）参照《国际汽车联合会汽车运动总则》（以下简称：运动总则）及其附件、《国内汽车场地赛比赛通则》（以下简称：通则）及其附件、《中国汽车耐力锦标赛各组别技术规则》（以下简称：技术规则）并结合我国汽车运动实际情况制定。所有参与 CEC 的组织（包括但不限于中国汽车摩托车运动联合会、赛事推广机构、报名人、参赛者和赛车场）应严格遵守运动规则各项条款。

1. 规则

1.1 当站赛事仲裁委员会对运动规则各条款有解释权。中国汽车摩托车运动联合会对运动规则有最终解释权。当遇有运动规则产生争议的情况时，以中文版为准。运动规则开头部分只作为参考，不作为运动规则正式条款。

1.2 运动规则将公布在中国汽车摩托车运动联合会官方网站，并从公布之日起生效。

1.3 以下规则将适用于 CEC：

1.3.1 运动总则以及附录 （简称总则），包括《国内汽车场地赛比赛通则》中与本规则不相冲突的条款。

1.3.2 CEC 运动规则以及技术规则

1.3.3 中国汽车摩托车运动联合会公布的比赛文件以及技术文件

1.3.4 赛事补充规则

1.4 每个报名人或参赛者需用合法的签名表示接受报名表或注册表的条款及1.3条款的相关文件。

1.5 不提供相关资料或提供虚假信息将会受到仲裁委员会认为有必要的处罚。

1.6 中国汽车摩托车运动联合会有权修改CEC各组别运动规则及技术规则，并以公告形式发布。

1.7 根据国际汽联运动总则第11.9条款的规定，CEC赛事组委会或赛事仲裁会可以对运动规则进行修订。

2. 总的条件

2.1 参与CEC的所有报名人、参赛者和赛事官员，代表本人以及其团队、代理和供应商承诺遵守国际汽联制定的运动总则及其附件和中国汽车摩托车运动联合会制定的通则、运动规则、技术规则和所有增加的规则附件及附录，以下统称“规则”，并有义务承担违反规则所产生的一切责任。

2.2 根据规则，CEC和各分站赛由中国汽车摩托车运动联合会统一管理。分站赛均列入中国汽车摩托车运动联合会赛历。分站赛以行政检验作为开始，包括所有练习（包括自由练习、排位赛，以下同）和决赛，以及决赛后根据规则进行的投诉，以公布决赛正式成绩作为分站赛的结束。

2.3 任何分站赛举办地如有任何特殊规则，必须提交中国汽车摩托车运动联合会。只有中国汽车摩托车运动联合会同意后，该规则方具有效力。

2.4 报名表视为报名人与赛事组织者的参赛协议。报名人视为参赛团体的法定代表人，是唯一对所有违反规则的行为承担最终责任的自然人，也是唯一有权提出抗议和上诉的自然人。报名人必须出席所有分站比赛，并在所有应该签署的文件上签字确认。报名人所带领的车队经理、车队技术主管和车手是运动规则涉及的直接责任人，与其车队的所有工作人员包括但不限于车队维修技师、计时员等在赛事组织者接受其报名后，即成为CEC参赛者。当出现违反规则的行为时，即使报名人对违规承担最终责任，相应的直接责任人也必须和报名人一同接受赛事仲裁委员会调查，并在相关文件上签字。

3. 总的责任义务

3.1 报名人或参赛者须保证参加预车检的赛车符合规则要求（见第26条），并承担安全设计和安全改装的责任。

3.2 报名人或参赛者须保证在所有练习和决赛中，其赛车具备参赛资格，并确保赛车始终处于安全状态，并承担由于赛车改装而产生的安全责任。

3.3 报名人或参赛者不能出席分站赛，其必须书面授权其代表。该代表对其所有参赛者负责，并承诺遵守规则。

3.4 所有与报名赛车相关或以任何身份出现在维修区后场、维修区或赛道上的人员必须佩带规定的证件（见第13条款）。

4. 赛事组成

4.1 CEC共设置GT杯、厂商杯、国家杯、统一规格杯四个大杯赛，其中GT杯包括原型车、GT3、GTC、GT4、TCE和统共六个组别，国家杯包括2000T、1600T组（含1500T）、2000组、1600组和统规组五个组别，厂商杯包括自主品牌A组、自主品牌B组、合资品牌A组、合资品牌B

组、混合动力自主品牌A组、混合动力自主品牌B组，统一规格杯为统一车型包括AT组、MT组。参加各个组别的车辆信息详见技术规则。

4.2 赛事是指在中国汽车耐力锦标赛全年赛历上所公布的赛事，每场赛事由行政检验和车检开始，包括所有官方练习，排位赛，热身（如有）及决赛。

4.3 除有特殊情况，CEC共设置各组别四个分站赛，其中GT杯、厂商杯和国家杯比赛方式由以下部分组成；

GT杯：

两节不少于 60 分钟的自由练习

两节不少于 20 分钟的排位赛（各组别可能单独进行）

两回合 90 分钟决赛+头车或一回合 240 分钟决赛+头车

厂商杯、国家杯：

一节不少于 60 分钟的自由练习

一节不少于 20 分钟的排位赛（各组别可能单独进行）

两回合各 120 分钟+头车进行的决赛

统一规格杯：

一节不少于 30 分钟的自由练习

两节不少于 15 分钟的排位赛

两回合决赛，各 30 分钟分钟决赛+头车

4.4 每分站赛各组别决赛都采用行进间发车方式。

4.5 除有特殊情况，CEC所有分站赛决赛不少于120分钟，自发车信号给出至终点方格旗出示，为刚好完成的整圈数。如果决赛暂停（见第42.3条款），暂停的时间将计算在决赛用时内。

4.6 排位赛成绩取各组别赛车排位赛中任意一名车手的有效最快圈速。

4.7 根据比赛场地实际情况，组织者将决定GT杯、国家杯、厂商杯、统一规格杯，自由练习、排位及决赛是否分开进行。

4.8 CEC分站赛报名赛车总数量不足六辆，将停赛一场。

5. CEC 奖项及成绩评定

5.1 赛事冠军头衔

5.1.1 年度厂商杯（自主品牌A组、自主品牌B组、合资品牌A组、合资品牌B组、混合动力自主品牌A组、混合动力自主品牌B组）车手杯总冠亚季军：在全年比赛结

束后，年度厂商杯自主品牌A组车手杯冠亚季军称号将授予在厂商杯自主品牌A组中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组，年度厂商杯自主品牌B组车手杯冠亚季军称号将授予在厂商杯自主品牌B组中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组，年度厂商杯合资品牌A组车手杯冠亚季军称号将授予在厂商杯合资品牌A组中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组，年度厂商杯合资品牌B组车手杯冠亚季军称号将授予在厂商杯合资品牌B组中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组，年度厂商杯混合动力自主品牌A组车手杯冠亚季军称号将授予在厂商杯混合动力自主品牌A组中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组，年度厂商杯混合动力自主品牌B组车手杯冠亚季军称号将授予在厂商杯混合动力自主品牌B组中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.2 年度原型车车手杯冠亚季军:在全年比赛结束后，年度原型车组车手杯冠亚季军称号将授予全年总积分最高的前三名原型车组车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.3 年度GT3车手杯（PRO+AM及AM+AM组）冠亚季军：在全年比赛结束后，年度GT3组PRO组合车手杯冠亚季军称号将授予在GT3组总积分最高的前三名年度GT3组PRO+AM车手杯冠亚季军称号将授予在GT3组总积分最高的前三名PRO+AM组合车手或车组，年度GT3组AM+AM组车手杯冠亚季军称号将授予在GT3组总积分最高的前三名AM+AM组车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.4 年度GTC车手杯总冠亚季军：在全年比赛结束后，年度GTC组车手杯冠亚季军称号将授予在GTC组中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.5 年度GT4车手杯（PRO+AM及AM+AM组）总冠亚季军：在全年比赛结束后，年度GT4组PRO+AM车手杯冠亚季军称号将授予在GT4组总积分最高的前三名PRO+AM组合车手或车组，年度GT4组AM+AM组车手杯冠亚季军称号将授予在GT4组总积分最高的前三名AM+AM组合车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.6 年度GTL车手杯总冠亚季军：在全年比赛结束后，年度GTL组车手杯冠亚季军称号将授予在GTL组中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.7 年度TCE车手杯总冠亚季军：在全年比赛结束后，年度TCE组车手杯冠亚季军称号将授予在TCE组中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.8 年度2000T组车手杯冠亚季军；在全年比赛结束后，年度2000T组车手杯冠亚季军称号将授予2000T组中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理

5.1.9 年度1600T组车手杯冠亚季军；在全年比赛结束后，年度1600T组车手杯冠亚季军称号将授予1600T组中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.10 年度2000组车手杯冠亚季军；在全年比赛结束后，年度2000组车手杯冠亚季军称号将授予2000组中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.11 年度1600组车手杯总冠亚季军：在全年比赛结束后，年度1600组车手杯冠亚季军称号将授予1600组别中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.12 年度统规组总冠亚季军：在全年比赛结束后，年度统规组车手杯冠亚季军称号将授予统规组别中全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.13 原型车车队总冠军：在全年比赛结束后，年度原型车车队总冠军将授予在原型车组别全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.14 自主品牌A组总冠军：在全年比赛结束后，年度自主品牌A组总冠军将授予在自主品牌A组别全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.15 自主品牌B组总冠军：在全年比赛结束后，年度自主品牌B组总冠军将授予在自主品牌B组别全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.16 合资品牌A组总冠军：在全年比赛结束后，年度合资品牌A组总冠军将授予在合资品牌A组别全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.17 合资品牌B组总冠军：在全年比赛结束后，年度合资品牌B组总冠军将授予在合资品牌B组别全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.18 混合动力自主品牌A组总冠军：在全年比赛结束后，年度混合动力自主品牌A组总冠军将授予在混合动力自主品牌A组全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.19 混合动力自主品牌B组总冠军：在全年比赛结束后，年度混合动力自主品牌B组总冠军将授予在混合动力自主品牌B组全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理

5.1.20 AT组车手杯冠亚季军：在全年比赛结束后，年度AT组车手杯冠亚季军称号将授予在全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.21 MT组车手杯冠亚季军：在全年比赛结束后，年度AT组车手杯冠亚季军称号将授予在全年比赛中总积分最高的前三名车手或车组。如果出现两名或两名以上车手或车组积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.22 GT3车队总冠军：在全年比赛结束后，年度GT3车队总冠军将授予在GT3组别全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.23 GTC车队总冠军：在全年比赛结束后，年度GTC车队总冠军将授予在GTC组别全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.24 GT4车队总冠军：在全年比赛结束后，年度GT4车队总冠军将授予在GT4组别全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.25 GTL车队总冠军：在全年比赛结束后，年度GTL车队总冠军将授予在GTL组别全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.26 TCE车队总冠军：在全年比赛结束后，年度TCE车队总冠军将授予在TCE组别全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.27 2000T组车队总冠军：在全年比赛结束后，年度2000T组车队总冠军将授予在2000T组全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.28 1600T组车队总冠军：在全年比赛结束后，年度1600T组车队总冠军将授予在1600T组全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.29 2000组车队总冠军：在全年比赛结束后，年度2000组车队总冠军将授予在2000组全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.30 1600组车队总冠军：在全年比赛结束后，年度1600组车队总冠军将授予在1600组别全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.31 统规组车队总冠军：在全年比赛结束后，年度统规组车队总冠军将授予在统规组别全年比赛中积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.32 分站赛车队组别冠军：将授予在各组别组别中各分站赛积分最高的车队，如果出现两名或两名以上车队积分相同的情况，按照第6条款处理。

5.1.33 GT杯车队需1至4台GT杯车辆在推广商处完成商业注册和全年报名；国家杯车队需1-4台国家杯车辆在推广商处完成商业注册和全年报名。

5.1.34 报名车队杯的车辆需要参加当年所有分站赛。

5.2 每站决赛后，每位完成比赛的符合资格常规车辆将根据下表获得赛事积分：

排名	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th	9th	10th
GT杯决赛	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1
国家杯/厂商杯	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1
统一规格杯	15	12	10	8	7	6	5	4	3	2

5.3 各组合的车手积分按该车手在每场比赛中驾驶的符合资格的车辆获得的积分计算。

5.4 如果决赛暂停（见第42条款），且没有恢复，此时计算积分方法如下：

完成比赛时长的 75%或更长	=	100%积分
完成比赛时长的 50%或更长	=	50%积分
少于比赛时长的 50%	=	0%积分
未完成各组别头车比赛距离或时长的 70%	=	0%积分
未完成比赛的	=	0%积分

5.5 只有年度报名的参赛车辆才可以获得积分。如果参赛场次不足全年场次的50%，该车辆将不获得积分。

5.6 所有报名参赛车手在每个分站赛中可报名参加最多两个车型组别的比赛，且每个车型组别最多只允许报名一辆车参赛。

5.7 各组别车手杯决赛积分，将分别计入相应组合车手杯年终总积分。

5.8 各组别车队杯中，同车队成绩最好的两台赛车积分相加即得出当站各组别车队杯积分，并将计入相应的年终各组别车队杯总积分。

5.9 除经中国汽车摩托车运动联合会批准的特殊情况，各组别获得年度前三名的车手杯和车队杯参赛者必须按中国汽车摩托车运动联合会要求参加年度颁奖仪式。

6. 处理积分相同时排名办法

6.1 各分站赛各组别车队杯或车手杯积分相同的情况下，以车手杯中名次靠前的赛车作为评判胜负的标准，名次靠前者为获胜者。

6.2 赛季结束时，如果多个或多个以上的车手杯或车队杯参赛者积分相同，获胜者按照以下方法计算。

6.2.1 获得第一名多者为获胜者。

6.2.2 如果获得决赛第一名次数相同，或都没有获得第一名记录时，则以第二名获得次数为评判标准。

6.2.3 如果获得决赛第二名次数相同，或都没有获得第二名记录时，则以第三名获得次数为评判标准，以此类推。

6.2.4 如果获得决赛名次的数量完全相同，将根据最后一站比赛的排名为对应的车手杯或车队杯名次评判的标准。

6.2.5 如上述方法仍不能分出名次先后，中国汽车摩托车运动联合会将依据其认为合适的方式指定获胜者。

7. 赛事推广机构

赛事推广机构为武汉威天体育有限公司。

7.1 广告

7.1.1 以下以赞助、标识、logo、演示为手段，不论是以隐晦或明确形式（组委会有权判定）用于推广、认可、 广告、支持或反对以下类型的目标、主题、理念或产品禁止在任何位置展现（包括但不限于：参赛者服饰、车辆、比赛发放文字、标识、横幅、旗帜、广告、网站或其他公共展示物）：

- 烟草或烟草制品
- 色情作品
- 政治
- 赌博
- 宗教
- 酒精产品

7.1.2 以下以赞助、标识、logo、演示为手段，不论是以隐晦或明确形式（组委会有权判定）用于推广、认可、 广告、支持或反对以下类型的目标、主题、理念或产品，仅在委员会书面允许后才可展现（位置包括但不限于：参赛者服饰、车辆、比赛发放文字、标识、横幅、旗帜、广告、网站或其他公共展示物）。组委会在给予许可前将进行细节的评估，保证此类广告符合CEC的广告限制。与被推广的产品或服务的赞助、标识、logo、演示相关联的参赛者需按法律，在中国及颁发其执照的地方管理机构所在国消费该产品或服务。

7.1.3 若广告与CEC官方合作伙伴所在行业存在竞争关系，或与CEC合作伙伴及其相关企业的产品或品牌存在竞争关系，除非有组委会明确的许可外，该类广告禁止出现在任何位置（包括但不限于：参与者服饰、车辆、比赛发放文字、标识、横幅、旗帜、广告、网站或其他公共展示物）。

参赛者及/或参赛者的私人赞助商需提前经推广商许可，不可违背国际汽联及中国汽车摩托车运动联合会广告规定或本规则。推广商有权拒绝任何被认为违反第7.1 及/或7.1.2 条规定，或被认为会影响 CEC 合作的赞助商。参赛者需在

展示其私人赞助商的第一场比赛最少七天以上将私人赞助商名单发送 liuxr@wtsport.com.cn

7.1.4 组委会将要求所有参赛者将CEC及其合作伙伴的logo以贴标的形式贴至车身特定位置。委员会将决定该贴标的构图和位置，不可被更改或覆盖。此贴标需在全部赛事过程中保持其位置，在车检时会被检查。

CEC 保留以下位置：

a. 前挡风玻璃上部的横条。

b. 比赛号码和组别贴在副驾驶前方挡风玻璃和尾部车窗上

c. 车门赛事号码。

d. 车四角上突出位置30cm × 10 cm，距离地面以上60cm内。

e. 后排车窗（或类似）两侧10cm高的区域展示参赛者姓名（简体中文）及国旗。姓名也可以简体中文和拉丁字母共同展示。

f. 车身每侧侧裙下方的区域

组委会可能随时更改保留区域，以文件形式发放通知。

官方赞助商区域的展示将根据推广商发布的车身广告粘贴位置，不可擅自改变，组委会有权进行调整。该图示可能随时被修改，以文件形式发放。参赛者可自由使用非官方赞助商保留区的位置。私人赞助商不可占有官方赞助商区域，官方赞助商区域不可在赛事拍照或摄像时被移除或遮挡。官方赞助商 logo 帖放底层表面需为单色，需保证官方赞助商 logo 与车身底色形成对比。外表涂装在预车检（第26.1 条）前需完成并在赛事全程中不得修改。

赛事组织者有权拒绝未遵守此规则的车辆参赛。

7.1.5 关于比赛号码请参见第22.2条。必须使用推广商提供的贴标和比赛号码。

7.2 服装及服饰

第7.1 条所述广告限制与要求同样适用于服装与服饰。

7.2.1 所有参赛者必须在赛车服上展示CEC的logo，并穿戴CEC合作伙伴的徽章。Logo位置不可改变或遮挡，在参赛者胸前位置和手臂侧的突出位置展现，并在所有比赛过程中保持。车检将检查logo摆放位置。

7.2.2 允许参赛者佩戴其代表的徽章，其代表的企业不可违背总则或本规则。请参照附则。

7.3 广告及电视权益

7.3.1 组织者拥有所有关于CEC的品牌和市场权益。

所有参赛者和参赛者授权推广商和组织者（在2019年及以后）使用、再使用和许可使用其图片、参赛车辆的呈现形式、参赛者、参赛者的名称、图像和呈现

形式、参赛者装饰（即在其参赛者服饰、参赛者装饰、参赛车辆上相同展示）包括所有以利用CEC名誉和赛事元素为手段传播其品牌的赞助商的logo和贴标。

7.3.2 所有参赛者和参赛者承认、同意并授权组织者及被组织者授权方拥有以下方面的专属权：生产并授权生产中国汽车耐力锦标赛互动游戏，包括参赛车辆图像和呈现形式的游戏、参赛者名称、图像和呈现形式、参赛者和参赛者装饰（即在其参赛者服饰、参赛者装饰、参赛车辆上相同展示）包括参赛者赞助商的logo和贴标。

7.3.3 所有参赛者和参赛者授权组织者在任何时间内使用并许可他人使用所有CEC图像，以及其他赛事相关资料，包括参赛车辆的图像和呈现形式、参赛者名称、图像和呈现形式、参赛者和参赛者装饰（即在其参赛者服饰、参赛者装饰、参赛车辆上相同展示）包括所有在其市场和包装材料及商业广告中使用CEC、其商品和任何比赛元素的赞助商的logo和贴标。

7.3.4 所有CEC的录像和广播权、地面电视、有线广播、卫星广播、视频权和其他媒体相关（如互联网等）权益属于组织者。禁止以商业为目的的任何形式的录像、发布、重播或复制，除非组织者同意。摄像机、视频系统和计时系统：禁止在组织者所属的装置或赛道上安装此设备。

7.3.5 允许赛车与车队之间的电台和无线电通讯，但需符合以下的条件：

通讯天线安装位置需由组织者确定。

所使用的通讯材料需符合当地无线电管理部门的规定（包括频率和功率等）。

在获得当地无线电管理部门的准许后方可安装通讯天线，组织者有权要求出示相关的授权证明。

违反上述规定的参赛者，将被暂停使用无线电通讯及要求拆除相关的设施，费用自付。

7.3.6 车队摄像

车队所收集的影像只能用作车队私人用途。

所有影像在未获得组织者授权前，禁止在互联网、社交媒体或其他渠道播放。禁止将影像发送给第三方。

影像可以在获得赛事仲裁委员会的同意的下作为询问时的辩护证据，前提是所使用的影像是来自其车队。

摄像机只能用来拍摄车队自身。

如使用该摄像机向第三方进行拍摄活动，该摄像机将被没收并罚款。

在任何情况下，摄像机不可用来针对其他团队或第三方的形式进行摄录，并以此作为抗议，投诉或其他的基础。

赛事官员或系列赛的电视版权持有人可以要求车队提交任何影像，车队必须配合。

7.3.7 维修区参观及签名会

a. 维修区参观：

在维修区参观期间，（比赛时间表中指示的时间）期间，所有赛车必须保持留在其维修车间内，车头朝外，维修车间的卷闸门保持打开。必须保持维修车间内和赛车的可见性，不受到其他物体的遮挡（包括车身配件、车罩、轮胎或工具等）。

参赛者的赛车车检工作，应在维修区参观前完成，并确保赛车能够在维修区参观期间留在维修车间内。

除赛事官员的要求外，所有赛车不得进入维修通道内。

维修区参观结束时，车队有可能被要求关闭维修车间的前门，以便可以加速人员的撤离。当参观人员离开后，才可将门重新打开。

当参观人员离开后，赛车才可以进入维修通道，但须听从推广方工作人员、维修区裁判的指示。

任何情况下，在维修区参观期间，禁止处理燃料。

赛车的视野不能被阻挡。如果赛车正在进行工作，零件、设备及人员不得妨碍赛车的展示。

8. 赛事组织

赛事组织者将在各分站赛开始前，向参赛者提供包含本规则附录1中列出的所有信息以及详细比赛日程表的补充规则。

如在赛事期间，参赛者或车手对规则有任何疑问，应以书面的方式向 CEC 赛事组委会提出。CEC 赛事组委会的阐述必须得到赛事总监和赛事仲裁委员会的同意。

9. 保险

9.1 比赛组织者必须为每个分站赛办理相关保险，具体各项保险条款按照《中国汽车摩托车运动联合会场地类汽车比赛注册说明》第六项比赛注册程序中步骤六条款执行。

9.2 参赛车手须持有保额在100万元人民币（含）以上的人身意外伤害保险和保额在30万元人民币（含）以上的意外医疗保险。车队经理、维修技师等所有车队成员也必须持有与参赛车手相同种类和额度的保险。行政检验时，赛事秘书处将检查上述保险。

10. 中国汽车摩托车运动联合会官员

10.1 CEC各分站赛，中国汽车摩托车运动联合会将任命以下官员。被认可的官员应认真履行自身职责，并根据规则运行做出必要的建议和总结。

- 赛事观察员
- 三名赛事仲裁（其中一名为仲裁委员会主席）
- 技术均衡小组（根据赛事运行任命）
- 技术代表
- 安全车观察员
- 医疗代表
- 安全代表
- 轮胎管理员
- 赛事总监
- 赛事仲裁委员会秘书
- 赛事秘书
- 安全车驾驶员
- 发车员
- 医疗车驾驶员
- 计时主管

10.2 下列官员将由CEC各分站赛承办方任命，并在向中国汽车摩托车运动联合会提出承办比赛申请时提交这些官员名单。

- 赛事主管
- 后勤主管
- 车检主管
- 及具有相关资格的医疗团队

10.3 赛事仲裁委员会将在仲裁主席的领导下，根据运动总则第11条款集体行使职责。

10.4 中国汽车摩托车运动联合会任命的技术代表应对车检全权负责，各分站赛的车检工作人员应服从其工作安排。中国汽车摩托车运动联合会任命的技术均衡小组成员将与技术代表密切合作，协调处理CEC有关车辆性能均衡事宜。

10.5 赛事主管需与赛事总监保持密切沟通，但赛事总监在以下问题上具有绝对权力，赛事主管必须服从，并给出相应的指令。

10.5.1 根据比赛时间表控制练习和决赛。如有必要，赛事总监可向赛事仲裁委员会提出修改比赛时间表的建议。

10.5.2 根据运动总则、运动规则及其附件，终止任何车手参加练习或决赛。

10.5.3 在认为不安全的情况下，停止练习或暂停决赛。如果重新恢复，应确保程序正确。

10.5.4 执行发车程序。

10.5.5 使用安全车。

10.6 赛事仲裁委员会成员、赛事总监、赛事主管、技术代表和技术均衡小组成员必须在预车检前到达分站赛赛场。

10.7 当允许赛车进入赛道后，赛事总监必须通过电台随时和赛事主管及赛事仲裁委员会保持联系。此外，赛事主管必须通过电台随时与各个裁判站和救援工作组保持联系。

10.8 技术均衡小组，包括一个数据分析师、一名技术总监、一名技术代表。来决定CEC参赛车辆的性能平衡。详见运动规则第30条。

11. 执照资格

11.1 报名参赛者执照资格。

11.1.1 GT杯:

持有中国汽车摩托车运动联合会颁发的国家B或国家B级以上场地汽车比赛执照和中华人民共和国居民身份证的中国内地参赛车手。

持有港澳地区汽车运动协会颁发的且与中国汽车摩托车运动联合会颁发的B级执照相当的汽车比赛执照和港澳地区居民身份证的港澳参赛车手，出具所在协会同意函。

中华台北参赛车手在获车手资格认证后，出具所在协会同意函。

持有国际汽联或者国际汽联授权的国家或地区汽车运动管理机构颁发的与中国汽车摩托车运动联合会颁发的B级执照相当的汽车比赛执照和身份证件及出具所在协会同意函。

11.1.2 国家杯：

持有中国汽车摩托车运动联合会颁发的国家B或国家B级以上场地汽车比赛执照和中华人民共和国居民身份证的中国内地参赛车手。

持有港澳地区汽车运动协会颁发的且与中国汽车摩托车运动联合会颁发的B级执照相当的汽车比赛执照和港澳地区居民身份证的港澳参赛车手，出具所在协会同意函。

中华台北参赛车手在获车手资格认证后，出具所在协会同意函。

11.1.3 厂商杯

持有中国汽车摩托车运动联合会颁发的国家B或国家B级以上场地汽车比赛执照和中华人民共和国居民身份证的中国内地参赛车手。

持有港澳地区汽车运动协会颁发的且与中国汽车摩托车运动联合会颁发的B级执照相当的汽车比赛执照和港澳地区居民身份证的港澳参赛车手，出具所在协会同意函。

中华台北参赛车手在获车手资格认证后，出具所在协会同意函。

持有国际汽联或者国际汽联授权的国家或地区汽车运动管理机构颁发的与中国汽车摩托车运动联合会颁发的B级执照相当的汽车比赛执照和身份证件及出具所在协会同意函。

11.1.4 统一规格杯

持有中国汽车摩托车运动联合会颁发的国家B或国家B级以上场地汽车比赛执照和中华人民共和国居民身份证的中国内地参赛车手。

持有港澳地区汽车运动协会颁发的且与中国汽车摩托车运动联合会颁发的B级执照相当的汽车比赛执照和港澳地区居民身份证的港澳参赛车手，出具所在协会同意函。

中华台北参赛车手在获车手资格认证后，出具所在协会同意函。

持有国际汽联或者国际汽联授权的国家或地区汽车运动管理机构颁发的与中国汽车摩托车运动联合会颁发的B级执照相当的汽车比赛执照和身份证件及出具所在协会同意函。

11.2 所有报名参加参车手杯的车手必须持有国际汽联授权的国家或地区汽车运动管理机构颁发的当年有效车手比赛执照和有效的医疗证明。

11.3 所有报名参加车队杯的参赛者必须持有国际汽联授权的国家或地区汽车运动管理机构颁发的当年有效车队比赛执照。

11.4 所有报名的参赛者必须年满16周岁。

11.5 每个分站赛报名参加多个组别的参赛车手，赛事仲裁委员会有权在认为有必要的时候要求其前往医疗代表处进行体检。

11.6 车手评级

11.6.1 所有报名参赛的车手必须在CEC车手评级委员会中评级。没有评级的车手将不被允许参加比赛。

车手评级委员会将评定所有参赛车手级别。对于在FIA车手评级名单中的车手，车手评级委员会将有权作出对于该车手升降级的决定。

车手评级委员会评级时将考虑车手以往的比赛成绩和 FIA 车手评级。

车手评级委员会的决定将是最终的，且不接受任何投诉。

11.6.2 车手评级委员会规定以下级别：

PRO（职业车手）

AM（绅士车手）

车手评级委员会有权在任何时间调整车手评级。

11.6.3 参赛者在报名时或评级时如参赛者或参赛车队提供的参赛履历和成绩，经车手评级委员会核实不符，当站赛事仲裁委员会将对该名参赛者及该参赛者所属车队进行必要的处罚。

11.6.4 对于没有获得FIA车手等级的车手需在各分站赛开始前15天提交要求进行车手评级的申请。在行政检验结束后提交的申请需支付评定费用人民币2,000元和人民币1,000元的罚款。

11.6.5 CEC车手评级委员会可以根据参赛者的要求，对已获得FIA车手评级的车手进行重新评定。要求重新评级的申请需要提交以下的材料，包括但不限于：

a. 在申请中写明需要重新评级的车手的名字以及现有的车手评级。

b. 包含至少20圈数据分析的车手成绩。

c. 参赛的详细资料，包括其所在的车队、参赛赛车、参赛组别以及其队友的车手评级等。

d. CEC车手评级委员会所要求的其他资料。

11.6.6 在申请条件不改变的情况下，由CEC赛事委员会授权的临时评定将维持。当车手的表现超出预期时，CEC赛事委员会保留撤销车手的临时评级的权利，由此而做出的决定不接受上诉。

11.6.7 关于车手评级的规则：

见 FIA 车手评级的相关规定

(http://www.fia.com/sport/competitors-area/fia-driver-categorisation).

11.7 车手组合

11.7.1 GT杯决赛每台赛车只接受2-3名车手报名参赛。所有报名车手必须参加决赛。没有在决赛中驾驶车辆的车手不获得积分。所有PRO+AM组合中，只允许一名PRO车手报名参赛。决赛比赛开始1小时前需确认并上报上车车手，如发现有车手未上车将受到仲裁委员会处罚。

11.7.2 国家杯每台赛车只接受2-4名车手报名参赛。每名车手必须参加决赛，否则没有在决赛中驾驶车辆的车手不获得积分。所有国家杯只接受AM-AM组合报名参赛。每回合比赛开始1小时前需确认并上报上车车手，如发现有车手未上车将受到仲裁委员会处罚。

11.7.3 所有组别比赛中，每台赛车至少需要一名车手持有中国汽车摩托车运动联合会(CAMF)，香港汽车会(HKAA)，中华台北赛车会(CTMSA)或澳门赛车会(AAMC)颁发的比赛执照。

11.7.4 停靠时间：

11.7.4.1 GT杯90分钟决赛期间所有报名车手在每回合必须完成驾驶，每回合至少完成两次进站且必须完成一次加油和换人，进站停靠时间不少于60秒（维修区入口线到维修区出口线的时间）

11.7.4.2 GT杯240分钟决赛期间将不得少于三次停靠，每次进站换人停靠至少90秒加维修区入口控制线至维修区出口控制线的通过时间。

11.7.4.3 国家杯、厂商杯决赛为120分钟的比赛中，每人最长累计驾驶时长为80分钟。

11.7.5 车手驾驶时间

a. 比赛开始(绿灯发车时间、增加编队圈时按头车过线时间)至赛车返回维修区入口控制线。

b. 维修区出口控制线至维修区入口控制线。

c. 维修区出口控制线至通过终点方格旗的时间。

11.7.6 参赛的车手非报名表上的车手本人，将受到仲裁委员的处罚。

11.7.7 更换车手时并非本人，将受到仲裁委员的处罚。

11.7.8 车手的组合需要在每场赛事行政检验开始前14天提交给赛事组委会。在行政检验结束后，不可更改车手的组合，除不可抗力的情况外。

赛事仲裁委员会将公布最终的参赛名单。

11.7.9 更换车手

更换车手：只可以更换组合里的车手

a. 只可以当赛车进入维修区时才可以更换车手

b. 必须在维修区裁判的监督下

c. 可在车队成员或被替换下的车手的协助下

处罚：

没有遵守驾驶时间的要求，将受到仲裁委员会的处罚，情况严重的可以取消相关的车手或赛车的比赛资格。

12. 报名

12.1 CEC分为全年一次性报名和单站外卡报名两种方式。

12.2 报名时间（按照先后顺序）。

全年报名时间：报名截止日期2025年5月15日。

单站报名时间：各分站赛行政检验前20天。

超过时间报名组委会有权拒绝参赛或者收取相应服务费。

12.3 报名参加车队杯的报名人在每个分站赛中可同时报名两个杯赛（GT杯和国家杯）的不同组别，一共不得超过4辆车。

12.4 报名人如欲更换车手，根据第18条款处理。

12.5 所有车手杯、车队杯或外卡报名人须在报名前于CEC推广商处进行商业注册，并签署商业注册协议。

12.6 所有报名人在完成商业注册后需要填写报名表（见第12.6条款），并提交商业注册协议。

12.7 报名表内容作为报名人和组织者的参赛协议，约束内容如下，报名表详见附件2。

12.7.1 报名人必须确认已经阅读并理解总则、通则、运动规则、技术规则和注册规则，并代表其参赛的所有人员声明遵守上述规则。

12.7.2 报名人必须确认已经阅读并理解《中国汽车摩托车运动联合会比赛处罚及抗议、上诉条例》、《中国汽车摩托车运动联合会纪律检查委员会工作条例》和《中国汽车摩托车运动联合会仲裁委员会工作条例》。

12.7.3 车队名称。

12.7.4 参赛车辆品牌及其他相关信息。

12.7.5 报名参赛者名单。

12.7.6 放弃索赔声明。

12.7.7 其他信息。

12.8 单场比赛（外卡）报名

12.8.1 外卡参赛者将不获得各组别车手杯和车队杯积分。

12.8.2 外卡车手在其参加的首站决赛中的最低车重以外的额外配重将由当站赛事仲裁委员会决定。

12.9 赛事组织者有拒绝接受任何报名人报名参赛且不做任何解释的权利，或依据运动总则第3.14条款执行。

13. 证件

13.1 未经中国汽车摩托车运动联合会同意，不得随意发放任何与比赛有关的证件。证件只能由持证人本人根据证件的功能进行使用。赛事组织者将在每个分站赛行政检验当天开始证件检查工作。

13.2 CEC证件分为全年证件和分站证件。

13.3 每支车队根据报名情况最多申请车队经理证1张，车手、车队成员。其他证件主要包括：官员、推广商、裁判、贵宾和第三方工作人员等。持证人有义务妥善保存证件，并在每站比赛中佩带在明显位置，接受赛事组织者检查和管理。

13.4 所有组织者工作人员和车队人员等必须随身佩带证件。不同类别的证件只能出入指定区域，进行指定工作，对不按规定使用证件的持证人将没收证件并罚款500元或更多处罚的处理。

13.5 出席车手会的所有人员必须佩带证件，否则不得参加车手会。

14. 与参赛者的交流方式

14.1 赛事仲裁委员会、赛事总监或技术代表根据规则以文件或屏幕显示的形式与参赛者进行交流。

14.2 所有练习和决赛成绩以及组织者文件将公布在官方公告栏中。

14.3 针对某参赛者的决定或通知，应在该决定或通知下达后送至参赛者手中，参赛者必须签字确认。即使参赛者对决定文件有不同意见，或决定上诉，也应先签字再履行上诉程序。

14.4 比赛过程中，所有参赛者/车手在正式成绩公布前保证随时可被仲裁委员会联系，如仲裁委员会无法联系到涉及调查的相关参赛者/车手，则在其缺席的情况下涉及调查程序照常进行。

14.5 针对比赛的抗议必须由参赛者书面递交至赛事仲裁委员会。

15. 事故

15.1 事故是指任何涉及一名或多名参赛者或在赛道上的单个或者多个事件，或者在赛车场内某参赛者做出的某种行为，上述事件或行为由赛事官员报告给赛事仲裁委员会（或由赛事仲裁委员会发现并调查），包括如下：

a. 违反运动总则、运动规则或技术规则。

b. 一辆或多辆赛车从错误的发车位发车。

c. 导致练习中断或者第42条款所述的决赛暂停。

d. 两辆或多辆赛车发生碰撞。

e. 引起了可避免的碰撞/接触(触碰)。

f. 引起了可避免的碰撞/接触(未完成比赛)。

g. 因某参赛者的行为导致其他参赛者冲出赛道。

h. 阻止合理超车。

i. 超车过程中影响其他参赛者。

j. 维修区违规。

k. 有辱汽车运动的行为。

l. 违反体育道德的行为。

m. 针对参赛者违反15.1条款k、l条款的情况，赛事仲裁委员会根据情况对参赛者做出禁止参与中国汽车耐力锦标赛分站赛事的处罚，并向中汽摩联递交报告。

上述事故，通常情况下，如涉及技术规则的部分，由技术代表提起调查后向赛事仲裁委员会进行报告。其它事故由赛事总监提起调查后向赛事仲裁委员会进行报告。上述事故也可以由赛事仲裁委员会直接提起调查。

除非赛事总监或者赛事仲裁委员会认为某参赛者违规行为非常明确为上述中的某一项，任何涉及超过一辆赛车的事件通常在该练习或决赛结束后进行调查。

15.2 如果赛事总监、技术代表或赛事仲裁委员会决定调查某事故，赛事总监将通过电台、文件或显示屏告知所有参赛者。涉及事故的参赛者不得离开赛车场，除非得到赛事仲裁委员会的批准。

15.3 根据赛事总监的报告或要求，赛事仲裁委员会全权决定是否对涉及事故的参赛者进行处罚。处罚方式见17条款。

16. 抗议和上诉

16.1 抗议须以书面形式参照《中国汽车摩托车运动联合会比赛处罚及抗议、上诉条例》，在赛事组织者初步成绩公布后30分钟内提交至赛事仲裁委员会，并缴纳抗议费5，000元。涉及拆卸赛车发动机或变速箱的，抗议费为80，000元。

16.2 如对赛事仲裁委员会做出的判罚有异议，可按照根据运动总则第13章和《中国汽车摩托车运动联合会比赛处罚及抗议、上诉条例》进行上诉。

17. 处罚

17.1 赛事仲裁委员会可以依照运动规则做出处罚，也可以依照运动总则做出处罚。

17.2 赛事仲裁委员会可以根据任何参赛者的违规行为，对相应的参赛者做出处罚。处罚决定做出后，参赛者在签字确认后才有上诉的权利。

17.3 赛事仲裁委员会做出的罚款处罚，参赛者必须在决定做出后48小时内上缴至赛事仲裁委员会秘书处。

17.4 处罚方式如下：

17.4.1 通过维修区：参赛者收到赛事仲裁委会处罚决定后，须立即通知车手，车手在见到“DRIVE THROUGH”牌和车号起，最多可以驶完三个完整圈，然后按照维修区限速通过维修区，不得停站，不能同时进行加油，换人或维修等环节。在安全车带队情况下，车手不得通过维修区以完成处罚，除非安全车带队时，车手恰好通过维修区，见41条款。如果上述处罚的决定在决赛最后三圈或者决赛后做出，赛事仲裁委员会应在该参赛者的决赛成绩中加罚时。此时，处罚决定将注明处罚为通过维修区，但鉴于无法执行，因此按照罚时处理。

17.4.2 罚时：赛事仲裁委员会可以在该参赛者决赛成绩里直接加入赛事仲裁委员会认为合适的时间，并以书面形式通知参赛者。

17.4.3 罚款：运动规则中赛事仲裁委员会最大罚款数额限定为50,000元人民币。

17.4.4 罚停：参赛者收到赛事仲裁委会处罚决定后，须立即通知车手，车手在见到“STOP&GO”牌和车号起，最多可以驶完三个完整圈，然后按照当站补充规则或车手会文件规定位置接受处罚，罚停时间为10秒～5分钟，具体罚停时间将由赛事仲裁委员会根据当时情形决定。在安全车带队情况下，车手不得接受罚停处罚，除非安全车带队时，车手恰好进入维修区通道，见41条款。如果上述处罚的决定在决赛最后三圈或者决赛后做出，赛事仲裁委员会应在该参赛者的决赛成绩中加罚时。此时，处罚决定将注明处罚为罚停，但鉴于无法执行，因此按照罚时处理。

17.4.5 警告：针对某参赛者违反规则的行为，对其做出的书面警告处罚，详见运动规则第17.9条款。

17.4.6 退后发车：赛事仲裁委员会可以针对参赛者的违规情况，处罚违规参赛者当站或在下站比赛决赛中退后发车。具体退后发车位数量由赛事仲裁委员会根据当时情形决定。

17.4.7 取消成绩：取消某参赛者已获得的练习或决赛成绩。

17.4.8 取消当天练习资格：取消某参赛者参加自由练习或排位赛的资格。

17.4.9 取消比赛资格：取消某参赛者继续参加当站练习或决赛的资格，同时取消相应参赛者此前已获得的练习或决赛成绩。

17.4.10 去除参赛车辆若干圈数。

17.4.11 在一定阶段的决赛中对该参赛者、车手所驾驶的赛车附加额外车重

17.4.12 扣减积分：扣减参赛者已经获得的车手积分、车队积分。

17.4.13 暂停并推后执行以上任何一个处罚。

17.4.14 限定时间内完成公益活动或CEC锦标赛内公众服务工作。

17.5 赛事仲裁委员会做出的处罚根据运动规则第14条款规定送达参赛者。

17.5.1 赛事仲裁委员会须将处罚的书面决定发给参赛者，决定文件中注明处罚方式由参赛者签收。

17.5.2 指挥中心通过竞赛指挥通讯系统及信息发布系统通知被处罚的参赛者，赛事仲裁委员会按照上述条款向参赛者发送书面决定文件。

17.5.3 若参赛者未在规定时间内签收决定文件则公布之时起视为生效。

17.6 任何情况下，参赛者根据运动规则第17.4条款通过维修区接受处罚时，不得对赛车进行维修或调整（例如：更换轮胎等）。安全车带队情况下，参赛者不能通过维修区完成处罚，除非安全车带队时，参赛者恰好通过维修区。如果某参赛者被处罚通过维修区，此时安全车介入赛道，参赛者允许行驶的最大圈数可以超过三圈，即安全车带队的圈数不计入总圈数。

17.7 为协助事故调查，赛车必须装有组织者指定品牌的车载影像记录仪设备。参赛者必须保证记录仪安放在组织者指定位置并正常使用，并能够清晰记录方向盘的使用和挡风玻璃前方

的情况，记录文件不可损坏，设备在所有排位赛和决赛下述时间内开启并处于记录状态。摄像设备可能随时被检查或检测。

17.8 任何尝试限制对录像的获取、篡改、关闭、移动或移除，以及改变和调整设备的行为将受到仲裁委员会给予至少5,000元人民币的罚款，直至除名的处罚。

17.9 任何参赛者在CEC全年比赛中累计得到赛事仲裁委员会3次警告处罚且其中2次警告涉及车手驾驶行为的，在受到第3次警告处罚时，参赛者或车组将在下回合比赛决赛中退后5位发车。

17.10 权利

抗议的权利：参照国际汽联运动总则要求，并缴纳中汽摩联所规定数额现金的抗议费。

上诉的权利：中汽摩联是上一级的上诉仲裁庭。上诉费将根据中汽摩联的规定。

审查的权利：参照国际汽联运动总则第14条款的规定。

17.11 赛事仲裁委员会可根据赛事总监的报告或要求，决定涉及事故的车手是否受到处罚。

如果赛事仲裁委员会决定调查事故，官方信息系统上将显示某位或某几位车手被调查的信息。一旦调查信息在比赛结束后5分钟内发布，涉及事故的车手在未得到赛事仲裁委员会同意的情况下，不得离开赛车场。

17.12 赛事仲裁委员会可以依照现有的运动规则做出处罚，也可以依照运动总则做出处罚。

17.12.1 通过维修区处罚;车手必须通过维修区，并重新加入比赛，不得停站。

17.12.2 罚时;

17.12.3 警告;

根据运动总则第 12.2.4 条，以上 3 种处罚不接受上诉。

18. 车手更换

18.1 各分站赛报名结束后，如欲更换或增加报名车手，必须在各分站赛行政检验结束前以书面形式向赛事仲裁委员会提交申请，逾期不予批准。每人次更换需交纳1,000元申请费用。更换后的新车手将使用原车号。

18.2 更换后的新车手可以在CEC中获得参赛者杯积分。

18.3 行政检验结束后，不得更换或增加车手，除非出现不可抗力并获得赛事仲裁委员会批准并将接受赛事仲裁委员会的处罚。

19. 允许最大同场发车数量

允许进行练习和参加决赛时同场发车的最大数量，按照运动总则附件0，附件2执行。

20. 驾驶行为

20.1 车手必须本人驾驶赛车。

20.2 车手在赛道行驶的任何时间内必须使用赛道。界定赛道边缘的两条白线视为赛道的组成部分，路肩不是赛道的组成部分。赛车不能故意离开赛道。

如果赛车离开赛道，车手必须在确保安全且不获得任何优势的情况下返回赛道。

离开赛道的车手，赛事仲裁委员会将根据情况对其进行调查以及必要的处罚。离开赛道时产生的优势应立即让回。如果在离开赛道时超越的赛车已被其他赛车超越，该离开赛道的赛车仍然需要按照赛事总监要求退回到其超越的赛车后，赛事总监将使用对讲系统通知，如果被超越的赛车出现驾驶失误，赛事总监确认的情况下，可以不再等待将优势让回。

20.3 被套圈车手没有及时给领先车手让车的行为被视为违反车手驾驶行为，将受到赛事仲裁委员会将根据情况对其进行调查以及必要的处罚

20.4 在直线区域，防守方可以两次改变防守路线不视为违反车手驾驶行为。

20.5 在直线区域内（不包含刹车区域），当前车和后车没有形成明显进攻和防守的情况下，后车与前车发生车体接触导致前车失控或发生事故的行为属于危险驾驶行为，该阶段比赛成绩取消以及受到赛事仲裁委员会必要的处罚。

20.6 在比赛攻防中，因车辆的接触导致车辆失控或者发生事故，将会受到赛事仲裁委员会调查以及必要的处罚。

20.7 车手在驾驶时或赛车在行驶时利用任何身体或车体非竞赛动作向车队传递信息均视为违规行为。

20.8 未遵守运动总则或本规则中有关安全规定或赛道驾驶行为准则的车手可能被取消比赛资格。

20.9 严禁车手在赛道上逆向行驶，除非车手在紧急情况下驶离危险区域并在安全规则的指导下进行。

20.10 赛道上不允许推驶赛车，除非车手在紧急情况下帮助裁判员将车辆从危险区域推离。

20.11 若车手在自由练习、排位赛或正赛期间车辆有严重机械故障，则必须在安全情况下尽快驶离赛道。若车辆可以自行驶入维修区，则必须按照安全规则的要求驶入。未遵守此规定或阻挡赛道任何部分的车手将接受仲裁委员会处罚。

驶回维修区的赛车在获得车检主管同意的情况下可返回赛道。

20.12 任何因无法维持比赛速度欲离开赛道的车手，必须在合适的时间使用合理的方式，且确保其行为没有危险并与出口保持最近距离。若车辆在维修道外停止则需尽快驶离，以免造成危险或阻挡其他赛车。如果车手无法驾驶车辆，裁判有义务协助将赛车推离。

20.13 任何时间，赛车在赛道、维修区入口或者出口，不得出现不必要的慢速、不规律行驶，或者任何其他被视为对其他车手或人员造成危险的行为。

20.14 严禁在自由练习、排位赛或正赛期间使用静态发车策略或无缘由在赛道上停止。

20.15 在无其他车辆的情况下赛车可占用全部赛道。但若被其他赛车套圈，则该车手需在第一时间内让出位置让更快的车辆先行。

在比赛中，若被套圈的车手未使用后视镜，则裁判将挥动蓝旗示意该车手让快车先行。任何违反蓝旗规定的车手将受到赛事仲裁委员会调查以及必要的处罚。

21. 报名车辆定义

21.1 符合CEC技术规则的车辆均可报名参加，报名时须提交车辆注册表。

21.2 赛事组织者有权力根据车辆练习、排位赛或决赛的成绩重新调整参赛车辆所属组别。

21.3 参赛者需保证车辆在全部比赛过程中符合赛车要求和安全（见第3条款）。参赛者负责在规则范围内对车辆作出安全的改装。

22. 赛车涂装

22.1 参赛者所有参赛车辆的涂装在预车检后不得再进行更改，如果发生变动，必须经过技术代表和赛事仲裁委员会书面批准。

22.2 参赛车辆比赛车号由车队自己决定上报赛事组织者，并由车队按照要求自行粘贴，车号须在001～999号之间，如果有重号，按照先后顺序或者车队间自行协商，除因不可抗力因素，比赛车号一旦确定须保持全年不变。

22.3 比赛车号粘贴位置为赛车两侧前车门和前后挡风玻璃。前挡风玻璃在车头方向查看位于右上方或其副驾驶前上方，颜色为白底或者黑底。参赛者须按照运动总则规定的位置粘贴车号，不符合要求者，技术代表将不允许其通过预车检。

22.4 比赛车辆品牌标志应出现在车身原装位置上，参赛者姓名、所属国家国旗或地区区旗和血型应粘贴在车身驾驶员座舱外侧（后侧窗上，字体高度为10cm），应容易被看到。参赛者姓名必须使用简体字形式。

22.5 每一辆赛车必须依照运动总则及当地法律粘贴广告。

22.6 赛事组织者在参赛者参加第一个分站赛行政检验时免费提供一套组织者广告，广告数量和粘贴位置将公布在分站赛附录中，第二套为有偿提供。所有参赛者必须在补充规则指定的位置在赛车上和参赛者赛服上粘贴上述广告。

22.7 赛车全部广告必须在预车检前粘贴在赛车上。预留给参赛者的赛车和赛服广告不作特别限制，但不得遮盖比赛号码，不得有不良宣传内容，也不得影响赛车安全。如果参赛者不按规则执行或拒绝将有不良内容的广告除去，车检主管将不允许其通过预车检。

22.8 除赛事仲裁委员会批准的特殊情况赛车其它四面任何车窗玻璃不准粘贴广告。

22.9 所有参赛者、赞助商和其他有关人员在报名参赛时已经同意CEC所有的影视资料版权属于推广方，上述各方不可扣留版权，或将其转让给其它单位或个人。推广方可选用任何在比赛中拍摄的影视产品做任何用途。

22.10 比赛过程中，所有不遵守上述规则的参赛者将受到赛事仲裁委员会调查。

23. 赛道测试

23.1 所有报名人、参赛者，各分站赛开始前允许赛道测试。

23.2 在官方测试期间任何违反规定并造成重大安全隐患的行为将可能造成该车手、赛车组委会有权拒绝其报名。

24. 维修区入口、维修区和维修区出口

24.1 “维修区入口”为赛道的一部分，指位于第一条安全车线和维修区限速线之间的部分。

24.2 “维修区出口”为赛道的一部分，指位于维修区解除限速线和第二条安全车线之间的部分。

24.3 维修区分成两个部分，靠近维修区墙的通道称为“快速通道”，靠近维修车间的通道被称为“内部通道”。除在第24.6条款、39.5条款、42.3条款下，赛车停在维修区末端，内部通道是决赛过程中唯一可以进行赛车修理的地方。

24.4 赛事组织者将在各分站赛附录中规定各参赛者维修车间的分配位置，修理赛车只允许在分配的维修区车间内或组织者规定的维修位内进行。如果组织者无特殊规定，维修位安排在自己维修车间门前。

24.5 除在发车程序中，有赛车自发车位推回维修区，任何其他时间只允许车手驾驶赛车前往维修区出口。在练习开始或者恢复前驾驶至维修区末端，或者在安全车程序下停在维修区末端的赛车，必须单排排在快速通道上，并且按照顺序驶离，除非某赛车出现故障而不能驶离。

24.6 如某赛车从维修区发车，其必须在发车区10分钟倒计时牌出示时方可从维修车间驶离，必须单排停在快速通道上。未按照规定时间离开维修区前往发车位的赛车如果已经抵达维修区出口，应将赛车推回各自的维修车间，待发车区10分钟倒计时牌出示后再进入维修区快速通道排队。从维修区发车的赛车可以进行如下工作：

a. 启动发动机或者其他直接的辅助工作。

b. 安装或者拆卸制冷或者加热的设备。

c. 改变参赛者乘坐舒适度。

d. 更换轮胎。

24.7 参赛者不得在维修区内任何地点喷涂分割线，可以以粘贴的方式标识维修位。

24.8 除第24.6条款，快速通道上不得摆放任何工具。

24.9 车队的维修技师在赛车需要维护且赛车进入维修区前一圈时允许从维修车间迅速进入内部通道，但必须穿着防火服、佩戴头盔，加油员必须佩戴全盔，并在完成维修后立即离开内部通道返回维修车间，否则将受到赛事仲裁委员会罚款10000元/次的处罚。赛车进站维修工作结束后不得有任何维修技师，或者其它人员停留在维修区。所有练习、排位赛和决赛中，进入维修区内部通道维修的工作人员不能超过5名（不包含参赛车手及棒棒糖人），参赛车手只允许协助车手更换，配合更换车手的车队维修技师须佩戴防火面罩。在确保安全的情况下，允许各车队技师在车辆驶离内部通道后，迅速将所有工具、零配件撤回维修车间内。

24.10 维修时可以使用吊臂，但维修吊臂不得超过5米（从内部通道内侧的墙边起测量），离地高度至少2米。

24.11 参赛者有义务在确保安全的情况下在维修车间或维修位释放赛车。此时车手必须佩带头盔和头颈保护器（HANS）及国际汽联规定的赛手装备，维修区裁判将在维修区出口检查上述车手装备。

24.12 在所有练习和决赛中，维修区出口5分钟牌出示后，赛车方可进入快速通道排队，否则将受到赛事仲裁委员会罚款2000元的处罚。

24.13 任何在维修区内的长时间停车，发动机必须熄火。

24.14 在排位赛中赛车如返回维修车间即表示正式退出并取消其排位赛或决赛成绩。排位赛中，赛车如驶进封闭停车场，即表示自己结束排位赛，不再返回赛道。

24.15 在决赛中允许赛车进入维修车间进行维修，但必须在车检裁判监督下进行。

24.16 赛车完成维修工作，离开内部通道后，所有工具、零件必须立即撤回维修车间内。否则该报名人将被处以1000元罚款。

24.17 返回维修区的赛车，如不小心超越自己的维修位，由维修技师将赛车推回维修位。

24.18 在遵守总的安全条款的情况下且不超过维修区限速的前提下，允许车手在维修区超车。

24.19 维修区有最高限速，最高限速以各分站赛车手会文件为准。

24.20 赛车必须停在自己的内部通道维修位上，不可阻碍其它车辆进出维修站。

24.21 由赛道返回维修区时，赛车须提前离开竞赛路线，在确保安全的情况下进入维修区，不得跨越入口分割线，跨越分割线者，在自由练习、热身练习和排位赛中罚款2000元，在决赛中处以通过维修区处罚或赛事仲裁委员会认为必要的处罚。如果跨越分割线的赛车影响其它赛车正常行驶，或对其它正常行驶的赛车造成危险隐患，赛事仲裁委员会可以追加处罚。赛车进入维修站时，必须在快速通道上靠近内部通道一侧行驶。

24.22 在维修区出口设有一条与赛道的分界线，赛车只有在完全驶过分界线后才可以使用全部赛道，跨越分界线者将受到赛事仲裁委员会处罚，自由练习、热身练习和排位赛中罚款2000元，在决赛中处以通过维修区处罚。如果跨越分割线的赛车影响其它赛车正常行驶，或对其它正常行驶的赛车造成危险隐患，赛事仲裁委员会可以追加处罚。

24.23 在维修区内，严禁吸烟，否则与吸烟者相关的报名人将罚款2000元。

24.24 只允许车队计时员在维修区计时站向车手发出指令或沟通信息，车队计时员只能从计时站向赛车出示信息板。计时站只允许佩戴臂章并佩戴车队成员证件、佩戴臂章并佩戴车队经理证件，以及车队维修技师并佩戴车队成员证件及臂章的车队人员进入。且计时站的人数不得超过5人。

24.25 信息板不能阻碍其它车队在计时站发出的指令或讯号，信息板的任何配件不得散落在维修区快速通道或赛道上。

24.26 所有练习和决赛中，赛车不能在计时站停车、下车、开慢车或改变行进方向，所有车队工作人员不得趴在护网上，否则将受到赛事仲裁委员会必要的处罚。

24.27 比赛期间，所有参赛者不得在维修区的组织者公告板上张贴通告。

24.28 车队可以在维修区墙向发车区内的车手传递比赛信息。

24.29 所有参赛者必须在确保安全的情况下安全释放赛车，内部通道的驶出的赛车必须确保让行快速通道正在行驶的赛车。否则将受到通过维修区处罚，或赛事仲裁委员会认为必要的处罚。

24.30 任何情况下参赛者不得使用赛车自身动力在维修区内倒车或反方向行驶。

24.31 进入维修区的车手不得松开或解开安全带、解开头盔带，直到赛车完全停在指定维修区域。

24.32 信号:

a. 计时站位于维修区。

b. 安装的最大尺寸如下：

- 高: 2.2 米；
- 宽: 2.50 米
- 深: 1 米

c. 必须使用透明材料，并且该装置必须面对赛道与防撞墙高保持同一水平。

d. 该装置（尺寸为200 cm × 20 cm）上描述只允许使用参赛车型、车队以及车手的名字。

e. 用于通知车手的信息牌可以是滑动或转动的，但不得使用红色，黄色或绿色的信息牌。只有当赛车在赛道上驶近计时站时，才可以向车手展示该信息牌。

f. 禁止使用遮阳棚、遮阳伞以及雨伞。

g. 除特殊情况外，参赛者可以在靠近维修区一侧的维修车间门口上方安装标识牌。

24.33 控制中心电台，在规则中也称为“维修区电台”。

a. 随时留意控制中心的无线电信息是各参赛者的责任。

b. 除另外指明外，该节的无线电频道将从赛车进入赛道前的10分钟开始工作至最后一辆赛车通过第一条安全车线后的10分钟止或比赛后的封闭程序止。

c. 参赛者有责任确保每辆赛车都有人在上述时间内收听电台。

d. 参赛者应确保第一时间将相关安全信息传达给车手。

e. 不遵守控制中心无线电通告的参赛者则视为违反总则第12.1.1.i条的规定。

f. 当在接收无线电信息遇到任何问题时，应及时通知控制中心。

24.34 维修车间搭建

a. 任何对维修车间及场地设施的改造，如钻孔，焊接等，需要提前获得组织者的书面同意任何需要钻探，焊接或修改电路设施的任何其他部分的变更需要组织者事先书面同意。

b. 对装置和地板的装修都是禁止的。在获得组织者的同意下，可以使用非易燃材料的地毯或装饰物。

c. 用于供气、加油、照明的折叠支架，不得超出“维修位”的外部界限或高于地面2米。

d. 一旦气瓶保护罩被移除，气瓶必须固定好。阀门和调节器周围的保护措施必须确保安全。将随时检查设备是否合格以及气瓶的有效期。

e. 维修区的照明：

- 灯光必须向着地面或维修车间，禁止向着来车方向，以免对赛道上的车手造成干扰。
- 任何距离独立油箱和燃油管道不到 3 米的电气装置必须具有防火花功能。
- 只允许使用低温和防火花类型的灯。禁止使用卤素灯。
- 参赛者必须提供相关文件以证明该装置符合上述的规定。
- 禁止在场内，包括维修区、计时墙、维修车间以及后勤通道安装测量仪器（遥测继电器除外）

24.35 维修区后场及维修区：

最后一场比赛结束后的 30 分钟可以对维修区设备进行拆卸。与此同时，拆除工作不得晚于赛事结束后第二天的中午 12 点。除赛事附录 1 另有规定外。

未按照上述时间，将会被罚款。

24.35.1 除了组织者用于安全服务的动物之外，其它动物一律禁止进入赛道、维修区、后场或者观众区域。

24.35.2 年龄不满16周岁者不允许进入维修区，除规定的维修区参观时间外。

24.36 车手装备

根据总则附录 L 的规则，在练习、排位赛及比赛期间，车手必须穿着和佩戴符合 FIA 安全标准的头盔、赛车服以及 FIA 认证的头颈保护器。

24.36.1 车手必须使用通过FIA标准8860 – 8858 – 8859认证规格的头盔（Technical Lists no. 25-33-41-49）

车手装备必须符合国际汽联运动总则附录 L 第三章。

24.36.2 维修区人员装备

在练习，排位赛和决赛期间，进入维修区的车队成员须穿着的最低要求的安全服装，否则将受到赛事仲裁委员会罚款 10000 元/次的处罚。

a. 加油员，通风软管操作员，切断阀的操作员必须穿着或佩戴以下装备：

FIA 认证的工作服

FIA 认证的手套

FIA 认证的头套

FIA 认证的长内衣（上衣，裤子，袜子等）

FIA 认证的鞋子

FIA 认证的带护目镜的全盔，该护目镜可以在赛车进入维修区前打开

b. 其他维修成员需要穿着或佩戴以下装备：

FIA 认证的工作服

FIA 认证的手套

FIA 认证的头套

防火护目镜

FIA 认证的长内衣（上衣，裤子，袜子等）

FIA 认证的鞋子

通过车检的头盔

在维修区加油时：在特殊情况下，车队成员可以在必要时摘掉 FIA 认证的防火手套，以便更好地控制设备。

车手的降温套装（cool suits）必须穿着在防火内衣与赛车服之间。

25. 行政检验

25.1 参赛者须持第11条款中规定的所有文件参加行政检验，并在比赛中随时接受检查。不按照各分站赛补充规则中“初步时间表”规定时间参加行政检验的参赛者，将被处以2000元罚款。参赛者如出现人员变更，需在变更当站重新进行行政检验。

25.2 行政检验时，车手执照和车队比赛执照原件将保留在赛事仲裁委员会，直至决赛正式成绩公布后参赛者方可将原件取回。行政检验中未提供比赛执照原件的参赛者和车队，经中国汽车摩托车运动联合会确认拥有比赛资格后方可通过行政检验，这种情况下相应的参赛者将受到2,000元罚款处罚。

25.3 报名人确认已了解报名表中全部内容，其所有参赛者包括车队经理、车队技术主管、参赛者和维修技师等工作人员均签署了“个人放弃索赔声明”。

26. 预车检

26.1 各分站赛预车检时间和程序按照该分站赛补充规则要求进行，所有车手装备及赛车必须亲自接受检查。

26.2 除经过赛事仲裁委员会同意，所有参赛者赛车必须按照预车检时间和程序接受预车检，未按补充规则规定时间接受预车检的参赛者处以3,000元罚款处罚。

26.3 没有通过预车检的参赛者或赛车不得参加比赛。

26.4 车检裁判可以：

a. 比赛期间检查赛车是否合格。

b. 拆卸某赛车的部件，以确保其符合参赛资格。

c. 要求某参赛者支付由车检工作而产生的费用。

d. 要求某参赛者提供其认为必要的配件或者样品。

26.5 必要时，参赛者须将发动机、变速箱拆检后合理的组装费用书面提交给技术代表，。此费用用于针对发动机、变速箱的抗议结束后，败诉方承担胜诉方重新组装发动机的费用。

26.6 已经通过预车检的赛车，如果其经过拆卸或者某种形式的改装而影响其安全性，或者由此产生赛车参赛资格的疑问，或者任何涉及事故，必须由参赛者重新呈报车检裁判进行复检。

26.7 赛事总监或者赛事主管可以检查涉及事故的赛车。

26.8 重大撞击事故后的赛车安全座椅和安全带不得再次使用。

26.9 车检工作只能由指定的赛事官员进行，这些赛事官员也负责管理封闭停车场，其可以对相应的参赛者进行指挥。参赛者可在被车检主管的要求下进入封闭停车场，否则将受到赛事仲裁委员会5000元罚款直至取消其所属车手杯或车队杯成绩的处罚。

26.10 预车检结束后，赛事组织者将公布有资格参加练习的名单。

26.11 比赛期间，赛事仲裁委员会公布车检裁判在检查赛车时发现的情况。公布文件中不包括特殊数据，除非遇有赛车违反技术规则的情况。

26.12 未经车检主管允许离开封闭停车场的车辆，将取消其排位赛或决赛成绩。

26.13 车手装备：头盔、赛车服及FIA认证的头颈保护装置（总则附录L），以及车内的安全装备，并参照运动规则第24.36条款，不得修改头盔和头枕装置。

26.14 检查驾驶舱内的温度（封闭式车厢）：

当车手周围的温度超过技术规则规定的数值，赛车将被停止直到问题解决。

当车手结束一段驾驶后感到过度疲劳，医疗主管可以对车手进行检查。如因高温所致的，车手将不允许继续参加该节练习或比赛。

26.15 车检裁判可以：

a. 比赛期间检查赛车是否合格。

b. 要求拆检某赛车，以确保其符合参赛资格。

c. 要求参赛者：

- 支付由车检工作而导致的费用。

- 提供其认为必要的样本或配件。

26.16 每辆赛车只允许最多4名车队成员参与车检。

26.17 除技术规则中免除的型号外，所有赛车需安装拖车钩及升降系统（气顶）。

a. 如果牵引装置或升降装置在比赛中发生故障，赛道裁判将使用底盘或车身的任何部分将赛车拉至安全位置。该赛车将取消比赛资格。

b. 如赛车因上述26.17.a.的情况而受到损坏的，将不接受抗议。

26.18 通过车检后的赛车，如果出现进行拆卸或改装的情况，或者涉及任何事故，上述均有可能影响赛车安全或者赛车的合格性，必须重新接受车检。

26.19 每次排位赛和决赛结束后，将随机对赛车进行抽检。

26.20 车检工作将由赛事主管或赛事仲裁委员会委任的车检裁判进行。车检裁判负责车检封闭区的工作，并有权向参赛者和车手发出指示。

26.21 车检裁判将检查：

a. 计时器，数据记录仪。

b. 加油系统及加油员的服装。

自动供油油箱必须不带燃料，并取下上盖和绝缘盖。

26.22 称重

26.22.1 在排位赛结束后以及决赛结束后，赛车将会被称重。

26.22.2 称重过程中不得给赛车添加或移除任何固体、液体、气体或其它物质，否则将受到赛事仲裁委员会调查。

26.22.3 只有有关的官员可以进入称重区；除非获得官员的批准和在官员的监督下，否则不得干预称重。

26.22.4 在排位赛和决赛结束后，进入封闭区及被选中的赛车将按照以下的方式称重：

在排位赛及决赛结束后称量不含车手的重量。

如果参赛者不小心或故意造成称重磅秤的损坏，导致在之后的赛事环节不能使用，则他们在该环节所获成绩将不被接受，同时参赛者必须承担所有必要的维修修复费用。

27. 轮胎

27.1 官方付费练习：必须使用官方指定的CEC轮胎供应商渠道订购购买的轮胎，且轮胎必须标记但数量不限。

每个分站赛自官方付费练习开始，如未使用官方指定的CEC轮胎供应商渠道订购购买的轮胎参赛，该车辆每节付费练习将被处以每条轮胎罚款人民币5000元的处罚。

27.2 自由练习、排位及决赛必须使用官方指定的CEC轮胎供应商购买的轮胎。且轮胎必须标记。如未使用标记的轮胎参赛，该车辆每节练习/排位/决赛将被处以罚款人民币5000元每条胎的处罚。

27.3 每站比赛从官方练习开始到决赛，最多可使用轮胎数量如下：

GT杯

a. 两回合90分钟比赛：GT3/GTC/GT4各组别赛车，每一分站赛仅允许使用28条轮胎；包含全新干胎7套或者全新干胎（6套）和来自于上一站注册过的一套干胎，雨胎不限。

240分钟比赛GT3/GTC/GT4各组别赛车，每一分站赛仅允许使用40条轮胎；包含全新干胎10套或者全新干胎（9套）和来自于上一站注册过的一套干胎，雨胎不限。

b. 两回合90分钟比赛GTL、TCE组别每一分站赛仅允许使用26条轮胎；包含全新干胎26条或者全新干胎22条和来自于上一站的干胎注册轮胎，雨胎不限。

240分钟比赛GTL、TCE组别每一分站赛仅允许使用34条轮胎；包含全新干胎34条或者全新干胎30条和来自于上一站的干胎注册轮胎，雨胎不限。

c. 两回合90分钟比赛原型车组：P3: 每一分站赛仅允许使用28条轮胎；包含全新干胎7套或者全新干胎（6套）和来自于上一站注册过的一套干胎，雨胎不限。

240分钟比赛原型车组：P3: 每一分站赛仅允许使用36条轮胎；包含全新干胎9套或者全新干胎（8套）和来自于上一站注册过的一套干胎，雨胎不限。

国家杯

d. 2000T组、1600T组和2000组：每一分站赛仅允许使用20条轮胎；包含全新干胎20条或者全新干胎16条和来自于上一站注册过的一套干胎。雨胎不限。

e. 1600组和统规组：每一分站赛仅允许使用16条轮胎；包含全新干胎16条或者全新干胎12条和来自于上一站注册过的一套干胎，雨胎不限。

厂商杯

f. 自主品牌A/自主品牌B/合资品牌A/合资品牌B/混合动力自主品牌A/混合动力自主品牌B各组别：每一分站赛仅允许使用24条轮胎；包含全新干胎24条或者全新干胎20条和来自于上一站注册过的一套干胎，雨胎不限。

车队可以自行决定注册过的轮胎在官方环节（自由练习、排位赛、决赛）的分配和使用。

如果车队需要，可以从上一场注册过的干胎中选择一套（无论新旧，必须是上一场注册过的，不能跨年或跨场）替换本场的一套注册轮胎。但该套轮胎必须重新注册并只能用于自由练习环节，不能用于排位赛或者决赛。

27.4 预车检中，轮胎供应商将给轮胎标记。

a. 一条轮胎只允许标记给一台赛车使用。

b. 所有参赛车队需在各分站赛官方练习开始前填写轮胎信息表，将本站比赛所使用的轮胎数量和编码提交至技术代表处

c. 雨地轮胎数量不限。

27.5 在预车检中到车检区标记轮胎是参赛者的义务，所有官方练习、排位赛及决赛中可以使用轮胎加热装置。

27.6 只有赛事总监宣布可以使用雨地轮胎进行练习或决赛时，赛车才可以使用雨地轮胎，否则将被取消比赛资格。在宣布雨地轮胎后，赛车也可以选择使用干地轮胎，但只能使用标记的轮胎，也可以在同一台赛车上同时使用干地轮胎和雨地轮胎。

27.7 除非继续比赛存在安全隐患，练习和决赛中下雨不暂停练习或决赛，如赛事总监宣布使用雨地轮胎，赛车可以自行返回维修区更换雨胎。决赛在维修区出口开放后下雨，如有必要推迟发车，按照第39.20条款执行。

27.8 需在每分站赛前8天提前预定和购买轮胎。参赛者每部赛车需为每站分站赛准备至少一套雨胎。参赛者有责任因天气准备相应轮胎。

27.9 官方试车中不限制干胎的分配和使用。轮胎管理员将记录所有购买的轮胎。分配的轮胎将在官方测试中使用。

27.10 参赛者有义务随时检查自己的轮胎数量。因不可抗力因素损坏的标记轮胎，经与轮胎供应商和车检主管确认后，可以替换已标记过的轮胎。赛事仲裁委员会有权对替换标记轮胎后的赛车进行有必要的处罚。

27.11 轮胎制造商在每个轮胎上都有特定的条形码。安装轮胎时条形码必须朝外。

27.12 轮胎内允许加注大气成分或氮气为成分的干燥压缩空气。

27.13 未遵守轮胎标记规定将被处以罚款人民币5000元每条胎的处罚。

28. 车重

28.1 参与CEC的赛车重量将在BOP规则中予以规定。最低车重不计入车手及其装备重量。各分站赛行政检验结束后，赛事仲裁委员会将公布所有赛车最终的重量。

28.2 称重。

28.2.1 称重设备由技术代表亲自检查，该设备安装在车检区内，位置通常靠近维修区入口第一个维修车间。

28.2.2 技术代表可以在所有练习中通过指挥中心电台系统选择赛车称重。

28.2.3 被选中称重的赛车在返回维修区时必须立即前往称重区称重，称重时熄灭发动机。赛事仲裁委员会将对没有前往称重区称重的赛车进行调查。

28.2.4 赛车称重后，技术代表将称重结果以书面形式通知参赛者。如果赛车不能够使用自身动力前往称重区，可以在裁判的帮助下前往称重区。

28.3 所有参加排位赛和决赛后的赛车必须称重。如果第一阶段比赛后称重发现赛车的重量小于BOP规则或补充规则规定的重量或者预车检结束后技术代表公布的重量，将处以去除若干圈数的处罚，具体圈数由赛事仲裁委员会决定；如果第二阶段比赛后称重发现赛车的重量小于BOP规则或补充规则规定的重量或者预车检结束后技术代表公布的重量，取消比赛成绩。除非赛事仲裁委员会认为缺少的重量是由于事故或不可抗力而造成的。如果是一回合决赛后称重发现赛车的重量小于BOP规则或补充规则规定的重量或者预车检结束后技术代表公布的重量，取消比赛成绩。除非赛事仲裁委员会认为缺少的重量是由于事故或不可抗力而造成的。

28.4 称重过程中不得给赛车添加或拆走任何固体、液体、气体或其它物质，否则将受到赛事仲裁委员会调查。

28.5 只有车检裁判和赛事官员可以进入称重区。

28.6 参赛者的影像记录设备重量计入赛车重量。

28.7 任何不按照规定进行称重的赛车将取消比赛资格或将受到赛事仲裁委员会必要的处罚。

29. 车辆加重

29.1 配重块由参赛车队自行安装至赛车上。

30. 车辆性能均衡（BOP）

30.1 技术均衡小组成员包括一名数据分析师、技术总监及技术代表，在车辆性能均衡问题上将与车检主管密切合作。

根据各分站赛车辆性能表现，技术均衡小组将在每分站赛开始前对参赛车辆性能表现进行调整，并以公告文件形式公布。

30.2 由于赛车的生产和设计工艺的不同，所有赛车将实行特定的性能平衡（BOP）。每场赛事前将公布赛车的性能平衡表。当某款车型的表现过于优异时，CEC赛事委员会可根据适用的性能调整条款，立即采取措施限制其表现。任何调整将通过赛事补充规则的形式公布。

CEC 赛事委员会有权要求参赛者提供必要的信息。所提供的信息必须真实准确。CEC 赛事委员会将对所提供的信息进行保密处理。

任何故意提供虚假资料或企图通过隐瞒真实表现来影响调整的参赛者，将被取消参赛资格。

30.3 技术均衡小组将根据车辆性能表现可以对以下内容进行调整：

a. 最低车重；

b. 空气限制器（大小、形状和数量）；

c. 增压值；

d. 最小悬架装载高度（前后分开），测量胎压为1.5bar +/- 0.1bar；

e. 空气动力设备调整；

f. 轮胎宽度；

g. 总维修站停靠时间。

未遵守车辆性能均衡的车辆将被视为违反技术规则。

31. 赛车总体要求

31.1 车辆注册。

31.1.1 凡在国际汽联注册的车辆须在报名时将注册表一并提交中国汽车摩车运动联合会。

31.1.2 未在国际汽联注册车辆须在赛季前的第一个分站赛开始前完成中国汽车摩托车运动联合会车辆注册。

31.1.3 当出现两个报名人使用同一车型参赛的情况时，后进行注册者如果放弃注册权利而使用前者已经注册过的原车注册资料，需要书面说明完全遵守前者提供的注册车型。如果后注册的原车注册资料和前者发生矛盾，由中国汽车摩托车运动联合会技术组核实后根据该车型的实际生产和销售情况确定。

31.1.4 全年比赛中，所有参赛赛车的注册资料将以打印并加盖中国汽车摩托车运动联合会和申报者公章的形式以报名人为单位命名为《中国汽车耐力锦标赛参赛车辆执照》书面保存在中国汽车摩托车运动联合会技术代表和报名人处。该资料作为车检文件执行各分站赛车检工作。

31.1.5 赛事组织者有权拒绝接受未注册或拒绝公开注册资料的车队杯和车手杯报名人全年报名或赛季中途报名。

31.1.6 外卡报名人必须在赛前14天根据针对全年报名的规定完成所有注册检验程序。组织者拒绝接受未注册的车型报名参赛。

31.1.7 赛事仲裁委员会可以根据技术代表的建议决定无法完成注册的外卡报名人是否参赛及参赛条件。

31.1.8 在比赛中技术代表可以随时检验赛车或参赛者是否符合参赛资格和注册资料描述。

31.1.9 为确认此赛车完全符合技术规定，技术代表有权要求报名人将其赛车分解，报名人承担包括第26.5条款的费用由于上述规定而产生的合理费用。

31.1.10 在GT杯以下组别中车灯颜色将被要求如下：

GT3组别参赛车辆头灯颜色为透明色；

GTC组别参赛车辆头灯颜色为黄色；

GT4组别参赛车辆头灯颜色为蓝色。

在国家杯以下组别中车灯颜色将被要求如下：

1600T组参赛车辆头灯颜色为黄色

2000组参赛车辆头灯颜色为蓝色

1600组参赛车辆头灯颜色为绿色

在统一规格杯组别中车灯颜色将被要求如下：

所有组别参赛车辆头灯颜色为透明色

31.2 影像记录仪。所有赛车必须在组织者指定的位置上安装赛事组织者规定品牌的影像记录仪，否则将取消比赛资格。只有车检裁判才可以在练习或决赛后提取影像资料。封闭停车场程序结束后，参赛者可以从车检裁判处取回影像资料。影像记录仪设备重量计算在赛车最低重量中。组织者有权使用赛车内所有影像记录仪作为事故调查的依据。

31.3 所有组别参赛者须安装组织者指定品牌的车辆性能数据采集器，并在预车检前由车队自行安装完成，且在比赛期间保证其正常运行。

31.4 技术代表或车检主管有权随时下载并访问所有车辆性能数据采集器。所有参赛者需提供相关程序或设备协助技术代表或车检主管下载相关数据。任何未提供系统访问权限、未提交或删除及修改相关数据的参赛者将视为违反技术规则。

31.5 允许使用车队无线电通信系统，但必须符合比赛地相关规定。

31.6 牵引钩（包括绑带）颜色必须为红色或黄色，与车体颜色形成对比。

31.7 允许所有参赛者在确保安全的情况下使用符合FIA标准的冰衣、车手饮水系统及头盔冷却系统

32. 比赛周更换车型、备用车和发动机

32.1 一个比赛周内，允许更换发动机，允许更换备用车，不可以换车型。

32.2 一个比赛周内,同一组别内进行比赛车辆的更换必须向组委会书面申请以获批准，如希望变更赛车制造商、年份等。组委会可以拒绝接受相关请求并且有关决定将是最终的，而无需给出任何解释。

如果请求被批准。

32.2.1 所有的原车罚重重量会转到变更获批使用的赛车上。

32.2.2 赛车重量将按变更后的新车型所对应的指定重量。

32.2.3 赛车将在维修区发车并删除正式成绩的若干圈。

32.3 一个比赛周内,如果更换发动机必须向组委会书面申请以获批准，如希望变更发动机制造商、年份等。组委会可以拒绝接受相关请求并且有关决定将是最终的，而无需给出任何解释。

如果请求被批准，

32.3.1 所有的原车罚重重量会转到变更获批使用更换发动机的赛车上。

32.3.2 赛车重量将按变更后所对应的指定重量。

32.3.3 赛车将会处以末位发车

33. 加油

33.1 在维修区加油期间：

发动机必须关闭，赛车须四轮落地，须一人手持灭火器在旁待命。只允许 2 名车队成员负责加油。在连接加油管和排气管时须有人专门负责切断阀，车手可以留在车内并可以更换车手。加油和换胎的顺序不做限制，可以先加油再换轮胎，也可以先换轮胎在进行加油。

33.2 加油器底部距离维修车间最远处的部分必须保持在维修位内，不可超越维修位分界线。加油器必须顺着赛道方向安装在维修车间门前。

组织者有权基于安全理由免除此项规定。

33.3 比赛期间，加油只可以在维修内部通道进行。赛车如需进入维修车间内维修，可在维修工作结束后对赛车进行加油，只可以下维修内部通道进行。

赛车必须停靠在其维修车间门前，与赛道平行的方向。

33.4 由于安全的原因，加油时：

- 赛车必须安装上车轮且全部车轮落地，以防紧急情况下赛车可以被推动。
- 当赛车仍在维修位时，禁止向自动供油箱补充燃料。
- 在赛车加油的过程中，禁止往加油器的油箱里添加燃料。

33.5 在比赛期间，只能使用该号码的加油器及组织者提供的燃料来为赛车加油。在赛车进站时，禁止移动自动加油器来为赛车进行加油。

处罚：根据仲裁决议。

33.6 加油设备：

33.6.1 加油软管必须配备防漏接头，以适合赛车上安装的标准化加油口（根据FIA 图252-5；内部直径不得超过50mm）。比赛加油塔限流口不限，但是如果加油塔软管内径超过38mm，则必须装配33mm 加油塔限流口。所有赛车都必须装配符合规定的加油口。见附件3

33.6.2 供油油箱：

每台赛车可以选择使用一个自动供油油箱（加油塔）或临时油箱，但是所有加油过程必须只依靠重力在一个大气压的情况下进行，不得借助外力。

33.6.3 自动供油油箱（加油塔）：

所有组别参赛车辆的自动供油油箱（加油塔）需符合组委会规定。见附件 4。

33.7 在加油时，维修位内禁止使用笔记本电脑或任何其他电子设备。

33.8 自动供油油箱必须保持在大气压和环境温度下。

如赛车配有独立的加油和排空系统，该名负责赛车排空的人员可以跨越分界线进入维修位给与指引，但不可在进站时担任其他工作。

33.9 自动供油油箱：

维修区内所有储存燃料的油箱必须能够承受 3 个大气压。比赛期间，维修区加油时，每个维修车间只能使用一个自动供油油箱或临时油箱。

33.10 对自动供油油箱的工作：

在练习及比赛期间，禁止攀爬加油器的架子，除技术故障外。须参照第 33.2 条款为加油器的油箱补充燃料。

通风软管中的燃料必须直接倒入临时储存器内，当连接一个最大容量为 60 升，最小 20 升的空金属容器时，必须配备连接器用于填充和密封连接器进行传送燃料到临时储存器。

33.11 参赛者必须防止在加油时泄漏燃油，如出现此情况，裁判将会监督其维修技师进行清理，参赛者必须立即执行，否则该参赛者将被处以2,000元罚款。

33.12 如有赛车在内部通道泄漏润滑油或燃油，维修技师必须依照裁判的指挥，将漏油的赛车推离漏油地点后才可发动，否则该参赛者将被处以2,000元罚款。

33.13 燃料

CEC 赛事委员会将通过公告的形式公布燃料供应商及燃料规格。

33.13.1 赛事期间，必须使用组织者指定的燃料。

33.13.2 如有必要，车队需自行准备空油桶。

33.13.3 每辆赛车储放的最大燃油量是200升（根据赛车场要求适时调整）。燃料的油桶必须存放在维修车间后面。

33.14 赛车必须在油箱盖完全关闭后才可以启动赛车，否则将会受到仲裁委员会的处罚。

34. 总的安全

34.1 赛事官员将按照运动总则附件第2.4条款规定的方法向参赛者发送信息。参赛者不得使用与其相似的旗语或灯光信号向车手发送信息，否则将对使用该旗语或灯光信号的参赛者处以2,000元罚款。

34.2 任何不遵守比赛旗语的参赛者将受到赛事仲裁委员会的处罚。旗语包括黄旗（单双黄旗）、蓝旗、故障旗、黑旗以及红旗。

34.2.1 黄旗。赛车在通过出示黄旗的裁判站后，没有通过出示绿旗的裁判站前，应立即减速且不得超车。两台或两台以上的赛车不允许超车的区域是黄旗和绿旗之间的区域，如果两辆赛车在该区域内处于齐平位置时，不允许改变行车间相互状态，或有超车动作。在所有练习、排位赛及决赛中黄旗超车的车手将受到赛事仲裁委员会必要的处罚。

赛事仲裁委员会针对违反黄旗规定行为可以在上述处罚的基础下追加处罚。

34.2.2 如果某车手将被套圈时，未遵守蓝旗规定，将受到赛事仲裁委员会通过维修区的处罚或必要的处罚，如不遵守处罚规定，将被取消比赛资格。

34.2.3 不按照故障旗规定返回维修区的赛车将被取消比赛资格。

34.2.4 黑旗和车号牌是对参赛者取消当天练习资格和取消比赛资格的信号。在赛道上行驶的车手在见到此信号后，最多可以驶完三个完整圈，之后其必须返回维修区，并前往指挥中心。否则将受到赛事仲裁委员会追加10,000元罚款处罚或上报中国汽车摩托车运动联合会纪律检查委员会。

34.2.5 任何违反红旗规定将受到仲裁委员会必要的处罚。如因违反红旗规定并造成重大事故者将上报中国汽车摩托车运动联合会纪律检查委员会。

34.3 严禁车手在赛道上逆向行驶，除非参赛者在紧急情况下驶离危险区域，否则将取消比赛资格。

34.4 任何欲离开赛道或者返回维修位或后场区域的车手，必须在合适的时间使用合理的方式，且确保其行为没有危险。

34.5 在练习和决赛期间，车手只允许使用赛道，必须遵守第20条以及运动总则中关于赛道中车手驾驶行为的各项条款。

34.6 除了在赛道上行驶留下的轮胎印记，任何参赛者不得试图改变赛道某一部分表面的摩擦力。

34.7 如果赛车停在赛道上，裁判可协助将赛车推离，以确保其不会阻挡其他赛车或构成危险，被推动的车手不得尝试启动赛车。任何赛车不得借助外力返回赛道。

34.8 参赛者必须遵守运动总则中有关体育道德方面的规定，故意制造事故的参赛者将取消比赛资格或提交中国汽车摩托车运动联合会纪律检查委员会调查。

34.9 离开赛车的车手必须将赛车方向盘安装回原位，并挂入空档，参赛者不得阻碍裁判员将赛车拖离危险地点，否则将受到赛事仲裁委员会2,000元罚款。

34.10 修理赛车只能在维修区维修位、维修车间或发车位（决赛编队圈前3分钟）里完成。保证赛车维修期间的安全是每一个参赛者的义务。

34.11 赛事组织者应在维修区各车间和后场的各维修位里摆放至少2个5公斤灭火器，并确保能正常使用。

34.12 除了在维修区后场、维修区、维修车间和发车位上，车手以外的任何人均不得接触已经熄火的赛车，除了总则或现有的规则的规定外。

34.13 在任何情况下任何人均不得使用赛车自身动力在维修区内倒车或反方向行驶，违规赛车将受到赛事仲裁委员会警告或者罚款5,000元处罚。

34.14 每次练习开始前和结束后5分钟，以及决赛编队圈开始前至最后一辆赛车进入封闭停车场，任何人禁止进入赛道，维修区入口和出口，以下情况除外。

a. 执行任务的裁判或者获得授权的人员。

b. 得到裁判授权的驾驶赛车或者步行的参赛者。

c. 在第42.3条款下，决赛暂停期间，在发车位上维修赛车的车队工作人员。

34.15 比赛期间，车手如欲进入赛道、维修区或发车位，其必须独自启动发动机，不得接受外力协助。发车位和维修区内允许使用启动器。

34.16 参加比赛的车手必须穿着符合FIA运动总则中规定的连身赛服、防火内衣、头盔和颈椎保护架（HANS）。

34.17 维修区限速为60km/h。在练习或排位赛中，赛车在维修区超速在60-80 km/h之间的，将罚款1,000元，超速在80km/h及以上的将罚款2,000元。如果在一个分站赛中赛车第二次超速，罚款额度将调高。在决赛中，赛车在维修区超速，赛事仲裁委员会将根据第17.4.2,17.4.3,17.4.4,17.4.5条款进行处罚。

如果车手在决赛中被处罚通过维修区时超速，其将受到赛事仲裁委员会罚时处罚，并按照上述规定罚款。

34.18 任何时间，赛车在赛道、维修区入口或者出口，不得出现不必要的慢速、不规律行驶，或者任何其他被视为对其他参赛者或人员造成危险的行为。

34.19 参赛者如果在练习或决赛中遇到技术故障，无法继续行驶，应在确保安全的前提下尽快离开赛道或返回维修区。

34.20 赛事总监宣布雨地比赛后，赛车前大灯，后红色车灯以及后雨灯须始终打开。违者将被要求立即返回维修区打开前后车灯，并受到赛事仲裁委员会罚款1,000元的处罚。

34.21 除了中国汽车摩托车运动联合会批准用于安全服务的动物之外，其它动物一律禁止进入赛道、维修区、后场或者观众区域。

34.22 比赛期间，赛事总监、赛事主管或者医疗代表可以随时要求某一名参赛者进行体检。

34.23 决赛期间在赛道上车手推动赛车，或将赛车推过终点线属违规行为，将取消比赛资格。

34.24 所有赛车必须在维修区安全释放，从维修区内部通道行驶的赛车必须避让快速通道正常行驶的赛车。

34.25 参赛车手不得在比赛时饮酒或其他违法、违禁及其他物质。比赛期间赛事总监、赛事主管或医疗代表可以随时要求某一名车手进行体检或酒精测试。违反本规则有关安全的各项要求者将受到赛事仲裁委员会的处罚。

35. 会议

35.1 自由练习开始前，赛事总监将召开车手会，所有车手必须参加，车手会迟到罚款2000元，缺席者将罚款3000元，并需单独前往赛事总监办公室单独进行车手会，如出现多次，赛事仲裁委员会可做出其认为合适的处罚。如果赛事总监和赛事主管认为有必要，可以在决赛当天上午再召开一次车手会，所有车手必须到会，缺席者将受到赛事仲裁委员会必要的处罚。

35.2 如果赛事总监认为有必要，可以在比赛期间开车队经理会，所有车队经理必须出席，如迟到，罚款2000元，缺席者将罚款3000。

36. 练习

36.1 每站比赛GT杯、国家杯将分别安排时长不少于60分钟的自由练习，统一规格杯安排时长不少于30分钟的自由练习，具体时间安排以各分站赛时间表为准。

36.2 赛事总监有权因赛道安全原因中断自由练习，并不再恢复该节自由练习。

36.3 只有通过行政检验及车检的车手及赛车才有资格参加自由练习和排位赛，未参加自由练习的车手不可以参加决赛，经赛事仲裁委员会认可的不可抗力因素除外。

36.4 所有的练习中，维修区尽头将安装一盏绿色和红色信号灯。只有在出示绿色信号灯时，赛车方可离开维修区。赛车离开维修区时，如果赛道上有其它赛车驶过，维修区出口裁判将手持蓝旗或打开蓝色信号灯以提醒离开维修区的赛车。

任何在红灯状态下从维修区进入赛道的参赛者将被处以2,000元罚款。

36.5 所有练习中，如果车手驾驶行为违反运动规则，赛事仲裁委员会将视情况处罚其在决赛中退后发车位发车。除非参赛者在练习中的违规行为非常明确，通常参赛者的违规行为在该练习结束后进行调查。必要情况下，也可以参照第17.1条款执行。

36.6 任何参赛者在练习中，赛事仲裁委员会认为其在赛道上不必要停车，或者阻挡其他参赛者，可以根据第34.5条款进行处罚。

36.7 如有必要终止任何练习，比如事故堵塞赛道，天气原因或出现其它致使继续练习具有危险性时，赛事总监将在所有赛道裁判站出示红旗，发车线出示红色信号灯。发出中断练习的信号后，所有赛车必须立即减速，慢速驶回维修区。在赛道上抛锚的赛车将被拖到安全区域。

36.8 每节练习结束，所有赛车只能够驶过一次方格旗，否则赛事仲裁委员会将对其罚款1,000元。

36.9 当赛事主管认为有必要清理赛道或对某赛车进行救援时，其可以中断练习，中断时间长短可以由赛事主管控制。自由练习和热身练习如中断不补时。

尽管一次或多次练习因为上述情况被终止，均不接受有关参赛者对发车排位的抗议。

36.10 所有在赛道上因事故抛锚，尤其是两辆或多辆相撞的赛车应在练习场次间隔中拖回维修区，此赛车必须经过技术代表再次车检后可继续参加练习。

36.11 如果赛事仲裁委员会认为事故的原因是某车手故意造成的，可以取消该车手参加当天任何其它练习的资格。如果发生在排位赛中，该车手的成绩按照排位赛中断前的最好成绩计算。如果该车手造成事故前没有完成一个完整计时圈，赛事仲裁委员将按照第38条款执行。

37. 排位赛

37.1 每站比赛GT杯、国家杯排位赛时间不少于20分钟，所有赛车均须参加。

37.2 每站统一规格杯排位赛时间两节各不少于15分钟，所有赛车均须参加。

37.3 在排位赛中，将记录赛车每一圈的时间，赛车通过发车线后，除出示红旗的当圈外，每次通过终点线即算作完成一个计时圈。

37.4 排位赛结束后，公布每台赛车的最快单圈时间。

37.5 如果参赛车辆超过赛车场设计的最多同场发车数量，可根据发车位数量分组进行排位赛，统一计算成绩。不接受针对下雨或天气变化的任何投诉（例如：某场地只有发车位20个，但有40名参赛者报名参赛，则分为两场排位赛进行，共同排名并计算成绩。

37.6 排位赛期间，如果完成一个计时圈的赛车在继续排位赛时发生事故导致无法继续时，该赛车返回维修区后将放置在封闭停车场，进入封闭程序。

37.7 排位赛期间，赛车返回维修区进行调整，只能在其分配的维修区车间门口进行，如赛车进入维修车间，即视为退出排位赛，车检裁判将监督赛车推至封闭停车场，进入封闭程序。另外，上述行为将受到赛事仲裁委员会调查。

37.8 如果参赛者在排位赛结束后不慎将赛车开过车检区，必须在裁判员的监督下，由维修技师将赛车推回车检区。

37.9 排位赛结束时，所有赛车只能驶过一次方格旗，否则赛事仲裁委员会将对其罚款2,000元人民币或者赛事仲裁委员会认为合适的处罚。

任何在红灯状态下从维修区进入赛道的赛车将被处以10,000元罚款。

37.10 排位赛期间禁止加油。除需要进行车检外，非参加该节排位赛的赛车需留在维修车间内。

37.11 赛事总监可中断排位赛时间来进行赛道清理、救援等工作且将尽量补回中断时所使用的时间，但最终是否补时将由赛事仲裁委员会决定。赛事组织者不接受对于练习及排位赛期间中断后是否恢复比赛的投诉。

37.12 如排位赛期间发生特殊的情况，基于安全原因，赛事仲裁委会可以根据赛事总监的提议，不参考排位赛的成绩来确认比赛的发车位。同时有权将自由练习的成绩作为排位赛成绩参考依据。

37.13 如某赛车的排位赛成绩未达到其参加组别的最快圈速的110%将不得进入决赛

37.14 排位赛后封闭

37.14.1 排位赛结束后，所有赛车必须返回封闭停车场，接受封闭。（见45条款）

37.14.2 未能离开维修区进行排位的赛车将由裁判监督下由车队技师推至封闭区接受封闭。

37.14.3 各分站赛封闭停车场位置将在车手会文件中公布。

38. 发车位

38.1 国家杯各分站赛第一回合决赛发车位由排位赛成绩决定。如两名或更多参赛者的单圈时间相同，率先做出单圈最快时间的参赛者优先。国家杯第二回合决赛发车位由第一回合成绩决定。

38.2 GT杯各分站赛每回合决赛发车位由各回合排位赛成绩决定。如排位赛两名或更多参赛者的单圈时间相同，率先做出单圈最快时间的参赛者优先。

38.3 统一规格杯第一回合发车位由第一节排位赛决定，第二回合发车位由第二节排位赛决定。如排位赛两名或更多参赛者的单圈时间相同，率先做出单圈最快时间的参赛者优先。

38.4

38.5 如果决赛中出现超过最大发车数量，由赛事仲裁委员会出具公告决定最大发车数量。

38.6 一旦决赛发车位根据上述规则条款确定，受到退后发车位处罚的参赛者发车位将根据赛事仲裁委员会做出处罚决定的时间顺序确定。

38.7 如果多位参赛者不能按照上述规则条款排列发车位，赛事仲裁委员会将决定其决赛时的发车顺序，且不接受任何形式的投诉。

38.8 决赛发车排位将在决赛编队圈开始前至少2个小时公布。任何参赛者无论因为何种原因不能够发车，参赛者必须在决赛编队开始前90分钟内通知赛事仲裁委员会，如果一辆或多辆

赛车不能够从发车位发车，已经公布的发车位将被后续参赛者填补。最终的发车位将在决赛编队圈开始前1小时公布。

38.9 如果一个或更多参赛者是以38.7、38.8条款方式获得参赛资格，赛事仲裁委员会将决定其决赛时的发车顺序，且不接受任何形式的投诉。

38.10 奏国歌时，严禁启动发动机，否则将罚款人民币每次10,000元。

当赛车在发车区时，严禁在无人驾驶的情况下启动发动机。

39. 发车程序

39.1 各分站赛决赛维修区出口开放和关闭时间将公布在分站赛补充规则或公告文件中。

39.2 CEC各分站决赛均采用2×2行进间发车的方式。

39.3 决赛编队圈前以各分站赛公布的时间表为准，赛车可以离开维修区进行勘路圈，勘路圈结束后赛车进入发车位并熄灭发动机。

进行多个勘路圈的赛车，其通过维修区时的速度须遵守维修区限速。

任何不能够利用自身动力完成超过一个勘路圈且到达发车位的赛车，将不允许从发车位发车。在发车区5分钟信号牌出示的时候，任何未在自身发车位置出现的赛车将从维修通道发车。

39.4 编队圈前10分钟，关闭维修区出口。

39.5 关闭维修区出口后，未及时从维修区驶离的赛车可以从维修区末端发车，但赛车必须利用自身动力到达维修区末端。如果多辆赛车出现此情况，其按照抵达先后的顺序排列。发车区出示倒计时5分钟牌后，抵达维修区末端的赛车必须排列在已经停在维修区末端的赛车后面。

上述在维修区出口发车的赛车在发车区发车的最后一台赛车通过维修区出口后，该赛车才可加入比赛。

39.6 决赛编队圈的发出前，发车位将出示10分钟，5分钟，3分钟，1分钟和15秒的倒计时信号牌，每次出示信号牌也随即鸣哨通报。

39.7 当出示3分钟信号后，除了参赛者，赛事官员和车队维修技师之外，其他人员必须离开发车位。

39.8 在3分钟信号出示时，赛车全部轮胎必须安装完毕且落地。此信号给出后，更换轮胎只允许在维修区或者决赛暂停时在发车位更换。

在3分钟信号给出后，轮胎没有安装完毕且落地的，该赛车将被处以通过维修区的处罚。

轮胎加热器可以使用到出示3分钟信号牌前。

39.9 出示1分钟信号牌后，赛车的发动机必须启动，所有的车队技师立即离开发车位并退出赛道。

发车位禁止加油。

39.10 出示15秒信号牌后，发车位前将摇动绿旗，赛车在赛事官方领航车的带领下按照发车排位开始编队圈，速度保持匀速。如果出示15秒信号牌后仍有任何车队成员或车队设备留在发车区，相关车队将受到仲裁委员会的处罚。

39.11 在编队圈时，禁止进行发车练习。编队圈中赛车之间应保持较近的距离。

39.12 在编队圈时，待赛车驶过发车线后才允许进行暖胎，如未遵守将受到警告并记录在案。

39.13 编队圈时禁止超车，如某赛车未能及时离开发车位，而排在该赛车后面的赛车为避免影响其它赛车，此时可以超车，但被超越的赛车仍可回到原发车位，该赛车必须在到达第一条安全车线之前回到原发车位，如未在第一条安全车线前到达原发车位或未排在最后一位，则必须返回维修区发车。如果未回到维修区发车，赛事仲裁委员会将给予必要的处罚。如果多辆赛车出现上述情况，在编队圈结束后的发车顺序按照其发车排位排列。

39.14 编队圈内没有成功启动的赛车，必须向裁判示意，待其后面的全部赛车通过发车线后，发车裁判将进入发车位，并有责任将赛车以最快的路线推进维修区。任何被推动的车手不得尝试启动赛车，车队维修技师可以在赛车被推进维修区后开始维修工作，该赛车在完成维修工作后可以从维修区发车。

39.15 赛事官方领航车将在编队圈即将结束时返回维修区。所有赛车在指定的位置开始编队，以行进间方式行进，头车速度保持在70-90公里 / 小时。发车区将有测速枪。任何在发车信号给出之前速度超出上述限制的，赛事仲裁委员会将处以罚时。编队圈时红色信号灯将打开。在发车信号灯给出前，所有赛车不得超车并保持发车编队队形。

39.16 发车方式为运动总则中规定的行进间发车，发车以红色信号灯熄灭，绿色信号灯亮起为标志。在发车过程中，维修区隔离墙除了赛事官员和裁判外，任何人不得入内。

39.17 如果发车信号给出前出现问题，红色信号灯将保持打开状态，黄色信号灯闪烁。此时所有旗语裁判站将出示黄旗。赛车将在头车带领下进行一个新编队圈。如果增加额外的编队圈，比赛可视为在第一个编队圈结束时已经开始。

39.18 此时如发车裁判、发车员或赛事总监报告有赛车错误发车，赛事仲裁委员会将给予处罚。

39.19 所有从维修区出口发车的赛车必须在维修区出口等待，在维修区出口绿色信号灯亮起后才可以发车。

39.20 只有在以下程序下，发车程序可以更改：

a. 如果出示5分钟信号牌后，决赛开始前开始下雨，赛事总监认为车队需要更换轮胎，此时，暂停比赛的信号灯将打开，发车程序将重新从倒计时10分钟牌开始给出。

b. 如果决赛即将发车，赛事总监认为赛道上雨水过大，即使更换雨胎也存在安全威胁，暂停信号灯将打开，决赛可能的推迟时间将通过电台或者在显示屏上显示。一旦决赛时间确定，至少从倒计时10分钟牌出示。

c. 如果决赛在安全车带领下开始，将根据第41.19条款执行。

39.21 任何不遵守运动总则和运动规则中发车程序规定的参赛者将受到通过维修区的处罚。赛事总监或赛事仲裁委员会因违反发车程序而做出的任何决定或处罚，不接受抗议或上诉。

40. 决赛

40.1 除经过赛事仲裁委员会批准外，决赛发车时间不得更改。

40.2 在安全车程序下，所有参赛者可在此期间完成加油、换人或者维修等环节，完成以上环节的赛车在维修区出口绿灯时方可离开维修区，如此时安全车程序未结束，赛车必须保持安全时速行驶并排在安全车或安全车后的赛车后。

40.3 在决赛中，赛车只有在维修区尽头出示绿灯时方可离开维修区。如果此时赛道上有赛车接近，维修区出口的裁判将挥动蓝旗或闪烁蓝灯以警告离开维修区的赛车。

40.4 通过预车检，且赛事仲裁委员会批准发车的赛车，可以在决赛维修区开放的任何时间进入赛道参加比赛。

40.5 发车位不允许加油。

40.6 在宣布湿地比赛的情况下，所有赛车的前车灯、后车灯及雨刷器必须开启，赛事总监有权要求因车灯未开启的赛车进入维修区。

40.7 维修区停靠时赛车只有在全部车轮落地并即将加入决赛时，赛车的发动机才可以重新启动。

40.8 进站

40.8.1 组织者必须确保在赛车进站时维修区和维修车间都有一名赛事官员在场。

a. 维修区的安全及要求。

在赛车进站期间，必须由手持灭火器的成员在旁待命。

b. 练习和比赛期间，维修区只允许特定人员进入。

c. 参赛者必须对在位于其维修车间内的人员负责，即使该人员不属于其车队成员。

d. 当场地的情况适合时，维修区分成三个部分。

靠近维修区墙的通道称为“快速通道”，赛车只可以依靠自身动力进入维修区快速通道。中间通道禁止站人及维修。靠近维修车间的通道称为“内部通道”，内部通道是进行赛车修理的区域。在靠近维修车间闸门一侧及在接近中间车道一侧各有一条白线。

e. 除赛事官员及车队必要的人员外，任何人不得进入维修区的计时站内。每个计时站只允许5名车队成员进入该区域，但在发车过程中不得进入维修区分隔墙，安全车下发车的情况除外。

f. 在决赛中赛车进入维修区前一圈，车队成员可携带工具及配件在维修内部通道等待，当赛车进入维修位并关闭发动机后才可进行维修工作。在工作完成后赛车才可以启动发动机并离开。允许各车队技师在车辆驶离内部通道后，迅速将所有工具零配件撤回维修车间内

车队成员可以在赛车驶入之前或离开之后进入维修位进行清理工作。

g. 当赛车需要进入维修位时，赛车必须与赛道平行的方向停靠。

h. 进站时，只有当赛车停靠在自己的维修车间前时，车手才可以：

解除安全带

关闭车灯

关闭发动机

打开车门

i. 当赛车需要进入维修车间时，必须先把赛车停在维修区的工作区域，与赛道平行的方向，然后再把赛车推入维修车间。只允许5名车队成员将赛车推动，发动机必须关闭。

j. 当赛车需要进入维修通道时，必须将赛车推出维修区的工作区域，与赛道平行的方向，然后车手才可以启动发动机。只允许5名车队成员将赛车推动。

k. 在离开维修区前，车手必须：

系紧安全带，车手装备穿戴齐全，雨地须打开车灯。

l. 当赛车离开维修区时，车轮严禁原地打转，否则将受到仲裁委员会的处罚。

m. 驶过维修位

进站时，如果赛车驶过了自己的维修位，不得以自身动力倒车，需由车队成员将赛车推回到其所在的维修位。

n. 车队成员需要在确保安全的情况下在维修位释放赛车。

已经进入维修区快速通道的赛车拥有优先权。

o. 维修车间内外均不可使用产生火花的工具。

p. 禁止对气瓶进行填充或释放气体。

q. 任何操作人员应在赛车进站工作完成后尽快离开工作区域。

r. 无论什么原因，进站期间，赛车必须关闭发动机。

s. 由于测试或调整的原因，发动机可以使用外部机械能量源启动。在所有工作结束并且在赛车重新参加加入比赛的情况下，发动机必须由车手单独启动，同时赛车需要在没有外部协助以及在安装完毕并四轮着地的情况下启动。

t. 当赛车离开维修位进入比赛时，不可对赛车进行外部的协助。

40.8.2 更换轮胎的安全及规范：

以下的情况更换轮胎是允许的：

a. 在发车区，在3分钟牌出示前。

b. 在维修车间前的维修位上。

c. 此外，在赛车被推入维修区进行维修时，可更换轮胎，但必须严格执行有关的规定。

40.8.3 更换轮胎时，车队成员：

a. GT杯只允许携带2支轮胎枪、2个扭力扳手进入维修位；

厂商只允许携带 4 支轮胎枪、2 个扭力扳手进入维修位；

国家杯允许携带 1 支轮胎枪、1 个扭力扳手进入维修位。

所有组别备用轮胎枪只允许放置在 P 房内。

b. 不可以获得外部协助，新轮胎及被换下的轮胎需要放在2.5米线内或维修车间内。

c. 需要安排好轮胎位置，不可乱放。在维修通道内，任何轮胎在不接受人力协助下必须平放于地面之上。

d. 不可抛掷轮胎。

e. 解除气顶并将设备放回2.5米线内。

在加油时，禁止将任何维修工具、配件、轮胎及轮胎枪带入带出维修位。

当轮胎安装完成且赛车离开维修位后，所有工具及人员应迅速维修位。维修车间门前至 2.5 米线的区域可用于摆放轮胎及更换的工具。在此区域的人员禁止提供协助。

40.8.4 当在维修位、维修车间内及发车位上可对轮胎进行加热或保温。

40.8.5 当赛车在维修车间时，没有人员数量和标识的限制。

40.8.6 因为事故被救援回来的车辆将放置至指定区域。

40.8.7 进入维修车间：

自由练习和决赛期间：

a. 靠近赛道侧的维修车间卷闸门必须保持完全打开。

b. 必须保持维修车间内和赛车的可见性，不受到其他物体的遮挡（包括车身配件、车罩、轮胎或工具等。

c. 赛事官员可随时进入车队维修车间。

40.8.8 原型车组：当赛车在维修区快速通道的速度低于55KPH，赛车的后尾灯将闪烁。

40.8.9 进站结束后，不得在维修区内以非正常的低速行驶阻碍其他车手，否则将受到仲裁委员会的处罚。

41. 安全车

41.1 安全车将由中国汽车摩托车运动联合会任命的有经验的参赛者驾驶，安全车同时将乘坐安全车观察员，其能够辨认所有参赛赛车，且全时使用无线电和指挥中心保持通讯联络。

41.2 在决赛发车前15分钟，安全车需进入发车区发车位前待命。

41.3 赛事总监在以下情况可以决定使用安全车。

a. 当某参赛者或工作人员处于危险状态中，但又没有必要为此中断决赛而中立竞赛状态。

b. 在特殊情况下开始决赛（见41.18条款）。

c. 恢复被中断的决赛。

41.4 安全车在车身两侧和后部明确标注“Safety Car”字样。安全车车顶至少安装一盏清晰可见的黄色或橙色闪烁信号灯及一盏绿色闪烁信号灯。

41.5 安全车线。

a. 第一条安全车线：当安全车通过这条线后，计划返回维修区的赛车允许超过安全车带队行驶的所有赛车和安全车进入维修区。当安全车完成介入工作返回维修区通过这条线后，计划返回维修区的赛车可以超过正在进入维修区的安全车。

b. 第二条安全车线：离开维修区返回赛道的赛车在安全车通过这条线前可以超过正在赛道上行驶的赛车。当安全车通过这条安全车线后，离开维修区的赛车必须减速慢行，不得超过任何在赛道上行驶的赛车和安全车，待所有赛道上的赛车通过维修区出口后，离开维修区的赛车才可以跟随到队尾继续行驶。

41.6 赛事总监下达安全车指令后，全场旗语裁判站出示摇动单黄旗并出示“SC”牌，发车线闪烁黄色信号灯。

41.7 在宣布安全车指令后，任何赛车在维修区入口、出口或赛道上行驶过慢、忽快忽慢或对其他参赛者或人员构成潜在危险的，将受到赛事仲裁委员会调查。

41.8 安全车进入赛道时，将打开黄色或橙色信号灯，且不顾及头车位置。

41.9 在安全车进行介入工作时所有赛车必须单排排列在安全车后，头车和安全车的距离最大不得超过5个车身。

41.10 除下列情况外，任何参赛者不得超过赛道上的其他赛车，包括安全车，直至当安全车返回维修区时，该参赛者第一次通过终点控制线。尽管如此，如果安全车在最后一圈开始时仍然在进行工作，或者安全车在最后一圈时进行介入，将根据第41.18条款执行。

a. 如果安全车给出信号要求某赛车超过安全车。

b. 安全车带队发车时，由于某赛车发车失误而产生的超车。

c. 当某参赛者计划从赛道返回维修区，其通过第一条安全车线后，其可以超越在赛道上的赛车，包括安全车。

d. 当某参赛者计划从维修区返回赛道，其抵达第二条安全车线前，其可以超越在赛道上的赛车或者被赛道上的赛车超越。

e. 当安全车完成介入工作返回维修区，只要其抵达第一条安全车线，赛道上的赛车可以超越安全车。

f. 在维修区入口、维修区或者维修区出口时，参赛者可以以安全的方式超越同样位于该区域的赛车。

g. 停在维修区维修车间前进行维修的赛车，在安全车带队通过维修区时（见第41.14条款），可以被超越。

h. 任何赛车出现明显的问题。

41.11 如赛事总监给出指令，安全车观察员将使用绿色闪烁信号灯通知在安全车后和头车之前的赛车其可以超过安全车。完成超车的赛车需继续减速行驶且不得再超车，尽快驶至安全车带队的队尾。

41.12 安全车必须至少使用到排在第一名的赛车跟至其后，而且所有赛车单排列在安全车后才能结束介入任务。一旦所有赛车跟上车队，第一名的赛车必须和安全车保持在5个车身长度内的距离，其它赛车必须紧跟前车保持队形（除第41.15条款）。否则受到仲裁委员会认为有必要的处罚。

41.13 赛车可以在安全车进行介入工作时返回维修区，但只有维修区出口为绿色信号灯的情况下才能返回赛道继续比赛。当带队的安全车通过第一条安全车线时，维修区出口将出示红色信号灯。当安全车带队的最后一台赛车通过维修区出口后，维修区出口将重新出示绿色信号灯。在绿色信号灯的情况下返回赛道的赛车必须使用合理的速度尽快跟随到安全车带队的队尾。

41.14 在特殊情况下，赛事总监可以要求安全车带队通过维修区。此时，安全车黄色或橙色信号灯保持闪烁，所有赛车必须跟随安全车进入维修区，此时赛车可以停在自己的维修位进行车辆调整。

41.15 在安全车状态下超车后主动让回位置的赛车，如不涉及其他违规行为的不予处罚。

41.16 当赛事总监认为赛道一切正常时，其可以要求安全车返回维修区，安全车黄色或橙色闪烁信号灯将关闭。关闭信号灯即意味着安全车将在本圈返回维修区。

此时，安全车后的第一辆赛车将充当带队车角色，其可以控制速度，如果有必要，其可以将和安全车的距离扩大至超过5个车身距离。

为了避免在安全车返回维修区前再次发生事故，自安全车黄色或橙色信号灯关闭的一刻起，所有参赛者必须保持一定的速度，不得不规律的加减速、刹车或对其他参赛者构成威胁或有影响恢复发车的行为。

安全车接近维修区入口时，全场旗语裁判站将收回黄旗和“SC”板，从控制线起的旗语裁判站出示摇动的绿旗，发车线出示绿色信号灯，直到最后一辆赛车驶过控制线。决赛最后一圈除外。

41.17 安全车带队的所有圈数计算在决赛圈数内。

41.18 如果决赛最后一圈，安全车仍在带队，或者安全车在决赛的最后一圈进入赛道，安全车将在最后一圈即将结束时返回维修区，此时所有赛车不得超车，在赛道上通过终点方格旗。

41.19 在安全车情况下发车：

特殊情况下，决赛将在安全车带队下开始或者根据第43.5a条款恢复。无论上述哪种情况，发车区出示倒计时1分钟牌时，安全车将打开黄色或橙色信号灯，这意味着决赛将在安全车带队下开始或恢复。

发车线摇动绿旗或发车灯绿灯时，安全车将离开发车位，所有参赛者必须按照发车排位，单排列在安全车后，不得超过5个车身的距离。此时，没有编队圈，决赛以绿旗摇动作为开始。

仅限于以下情况，可以超车。

a. 如某赛车未能及时离开发车位，而排在该赛车后面的赛车为避免影响其它赛车。

b. 有多辆赛车从维修区出口发车，其中一辆未能及时发车。

42. 暂停决赛

42.1 如赛道因事故被堵塞，或由于天气原因及其它原因给继续决赛带来危险，赛事总监可以暂停决赛。发车员将在发车线出示红色信号灯，同时所有裁判站将出示红旗。

42.2 当暂停决赛信号给出时禁止超车，维修区出口将关闭，所有赛车必须减速返回红旗线，以单排形式排列。

当领先的赛车不在第一排的位置时，在比赛恢复前的3分钟，停在红旗线和领先赛车之间的赛车，将被示意行驶一圈。停在安全车和其组别领先赛车之间的赛车，将同样行驶一圈，此时不准超车。维修区的赛车将在位于红旗线和领先赛车之间的赛车之后被释放。

如果决赛在安全车进行介入工作时暂停，安全车可以进入维修区，所有赛车跟随安全车，单排列在维修区快速通道上。

42.3 因为事故堵塞赛道不能从事故地点附近返回发车位的赛车将在赛道清理完毕后送至发车位，其将根据决赛暂停前的比赛顺序先后排列在发车位上。

另外，决赛暂停前，已经返回维修区的赛车将推至发车位，其将根据决赛暂停前一圈的比赛顺序先后排列在队尾的发车位上。如果决赛在维修区暂停（见第42.2条款），上述赛车亦将根据决赛暂停前的比赛顺序先后排列在维修区末端.

安全车在决赛暂停后将停在发车位前

42.4 决赛暂停时。

a. 计时将不暂停，尽管如此，根据第4.5条款，决赛暂停时间将计算入最长决赛时间。

b. 一旦赛车停在发车位或进入维修区，可以维修赛车，但是任何维修工作不得妨碍决赛的恢复。无论在发车区还是维修区均不得进行加油工作。

c. 只有车队成员和赛事官员允许进入发车位。

d. 车手可以离开驾驶舱，可以脱掉头盔和手套。此时不可以更换车手。

42.5 决赛暂停后，赛车不允许进入维修区。决赛暂停后，任何进入维修区或从赛道上将赛车推入维修区的参赛者将被处罚通过维修区。任何在暂停决赛信号给出前进入维修区的参赛者不予处罚，并可以按照第42.3条款返回赛道。但是，如果决赛在维修区暂停（见第42.2条款），有赛车从维修区快速通道推至维修区其它区域（如：维修位），将受到处罚。

一旦决赛恢复，所有在维修区的赛车可以离开维修区。从维修区出口恢复决赛的赛车顺序依据其以自身动力抵达维修区出口的顺序排列，除非有赛车出现故障。

任何情况下，参赛者必须听从裁判指挥。

43. 恢复决赛

43.1 上述第42条款导致的延迟应尽量短，一旦恢复决赛的时间确定，赛事总监将通过计时显示屏或电台通知所有参赛者。任何情况下，将给出至少5分钟的倒计时信号。

43.2 倒计时信号将包括10分钟，5分钟，3分钟，1分钟和15秒，每个倒计时信号包括声音提示。

43.3 出示3分钟的信号后，赛车的全部轮胎须安装完毕并落地。在此信号后，更换轮胎只能在维修区内进行，或者再次出现暂停而在发车位上进行。如果决赛在维修区暂停（见第42.2条款），所有在维修区快速通道上的赛车必须在3分钟信号给出后，全部轮胎须安装完毕并落地。否则，该赛车将会受到通过维修区处罚。

在3分钟时，停在安全车和领先赛车之间的赛车，以及其他被领先赛车套圈的赛车将被示意行驶一圈，不准超车，尽快行驶至队尾。

43.4 出示1分钟的信号后，赛车启动发动机，所有车队人员和所有工具必须在出示1分钟信号前离开发车位。如某一车手在出示15秒信号牌后需要援助，必须举手示意。当其它赛车成功离开发车位并开始决赛后，裁判将负责把该赛车推回维修区。在这种情况下，执黄旗的裁判须摇动黄旗以警告其他赛车。

43.5 发车线摇动绿旗时，决赛将在安全车带领下恢复，所有中立赛事执行的条款都将适用在恢复比赛程序中。安全车将在一圈后返回维修区，除非：

a. 决赛在雨地条件下恢复，赛事总监认为安全车有必要行驶超过一圈。

b. 所有赛车未能单列排在安全车后。

c. 发生新的事故需要安全车介入。

发车线摇动绿旗时，安全车将离开发车位，所有赛车跟在安全车身后，不超过5个车身的距离。当最后一辆赛车驶过维修区末端（包括第43.3条款所述的赛车）时，维修区出口绿色信号灯将亮起，在维修区的赛车可以进入赛道并排在队尾。

43.6 安全车带队恢复决赛的情况下，仅限于以下情况可以超车。

a. 如某赛车未能及时离开发车位，而排在该赛车后面的赛车为避免影响其它赛车。

b. 有多辆赛车从维修区出口发车，其中一辆未能及时发车，而排在该赛车后面的赛车为避免影响其它赛车，在保证安全情况下可超越。

43.7 如果在该圈中，赛事仲裁委员会认为某参赛者在不必要的情况下超车，可以根据第17条款进行处罚。安全车带队恢复决赛的一圈中，适用第41.16和41.17及41.18和41.19条款。

43.8 安全车返回维修区后，允许各赛车超车的位置为跨越控制线，否则视为抢发车行为，违者将被处罚通过维修区。

43.9 如果决赛未恢复，决赛成绩将按照决赛暂停信号给出前一圈计算。

44. 结束

44.1 决赛结束的信号（终点方格旗）将根据第4.5条款，一旦领先的赛车完成全部决赛时间，将在终点控制线给出。

44.2 无论任何原因，如果终点方格旗在领先的赛车完成规定数量的圈数或者时间之前出示，决赛的结束将以终点方格旗出示为标志，领先赛车通过终点线即结束比赛。

44.3 无论任何原因，如果终点方格旗没有及时给出，决赛以应该结束的时间结束。

44.4 见到终点方格旗后，所有赛车必须减速，直接返回封闭停车场，不得出现不必要的延迟，或者接受任何形式的物体或者协助（除非在必要情况下有裁判协助）。在未到达封闭停车场时参赛者不能解除安全带及头盔。

44.5 不能利用自身动力抵达封闭停车场的赛车由裁判将赛车带回封闭停车场。

44.6 决赛结束后，每一辆赛车只允许通过一次方格旗，否则将处以不低于2000元人民币的罚款。

44.7 决赛结束后，决赛的名次将依据参赛者通过终点的顺序和已完成的圈数进行排列，但无论任何情况，参赛者必须驶过赛道终点线才称为完成决赛。禁止将赛车停在赛道上等候方格旗。

45. 决赛后封闭

45.1 决赛结束后，各个组别的前三名和指定的车辆进行封闭区封闭，其他的车辆给每个车一个封闭标示然后返回维修区，在解除封闭之前不可以对赛车进行非必要的接触，解除封闭后才能对赛车进行维修操作。

45.2 只有负责封闭程序的赛事官员可以进入决赛后封闭停车场。除非得到上述官员的许可，不允许任何形式干预封闭停车场工作。

45.3 当决赛封闭程序启动时，封闭规则也将适用于终点控制线和封闭停车场入口之间的区域。

45.4 封闭停车场须有安保人员值守，任何未经授权的人员均不得入内。

46. 成绩

46.1 每个分站赛各车型组别决赛所有通过终点方格旗的赛车名次按照完成圈数多少排列，完成圈数相同的参赛者按照通过终点方格旗的先后排列成绩，并根据总成绩进行分站赛颁奖。

46.1.1 GT杯最终分站赛决赛成绩将按比赛通过终点方格旗的先后顺序排列；

46.1.2 国家杯最终分站赛各决赛成绩将按比赛通过终点方格旗的先后顺序排列；

46.1.3 统一规格杯最终分站赛各决赛成绩将按比赛通过终点方格旗的先后顺序排列；

46.2 未完成两个完整圈的参赛者不计算成绩，按照“未发车”处理。只有完成其同杯赛组别第一名参赛者决赛距离50%（含）以上，且通过终点方格旗的参赛者可计算成绩。

46.3 决赛成绩中，没有完成决赛的参赛者排名按照其退出决赛时所完成的圈数多少排列，完成圈数多的参赛者排在前，完成圈数少的参赛者排在后。在维修区冲过终点方格旗的参赛者按照未完成决赛计算，完成圈数按照其通过控制线圈数计算。组织者将在其姓名后注明“未完成决赛”字样。

46.4 成绩分为：

a. 自由练习结束后公布“自由练习成绩”。

b. 排位赛或决赛 初步成绩公布30分钟后，如果没有投诉，将公布排位赛或决赛“正式成绩”。如果有投诉，赛事仲裁委员会将进行调查，并在调查结束后公布“正式成绩”。

c. 但是不管在何种情况下，必须在“初步成绩”公布后180分钟内公布“正式成绩”。

d. 决赛结束后公布“正式成绩”的同时也应公布该分站赛车队杯成绩。

47. 颁奖仪式和赛后新闻发布会

47.1 分站赛各组别决赛颁奖均在决赛结束后进行。

47.2 决赛颁奖结束后（具体时间参见各分站赛补充规则），各分站赛各组别决赛车手杯前三名和车队杯第一名代表须出席颁奖仪式，然后必须参加赛后新闻发布会。不参加颁奖仪式或赛后新闻发布会的参赛者将罚款5000元。

48. 媒体活动和巡游

48.1 媒体活动和参赛者巡游。赛事组织者有可能根据赛事的需要在分站赛组织包括参赛者签名等媒体活动或者参赛者巡游，具体参见各分站赛公告文件，所有参赛者必须参加。

附件 1 参赛者须知

1. 国家汽车运动管理机构（ASN）的名称和地址
2. 主办者的名称和地址
3. 比赛日期和地点
4. 比赛开始的时间
5. 咨询地址、电话、传真和邮箱地址
6. 场地资料包括：
   -地理位置和到达路线
   -单圈长度
   -比赛圈数和时间
   -方向（顺时针或逆时针）
   -维修区相对发车线的位置
7. 明确下述具体位置：
   -赛事仲裁会议室
   -赛事总监办公室
   -技术代表办公室
   -封闭停车场
   -参赛者会地点
   -赛事公告栏
   -获胜者新闻发布会地点
8. 具体奖项
9. 中汽摩联指派的赛事官员如下：
   -赛事观察员
   -仲裁主席
   -赛事仲裁委员会委员
   -赛事总监
   -赛事秘书
   -技术代表
   -医疗代表
   -安全代表
   -计时主管
   -赛事仲裁委员会秘书
   -发车员
   -安全车驾驶员
   -安全车观察员
   -领航车驾驶员
   -医疗车驾驶

附件 2 车队注册表和报名表

2023 年中国汽车耐力锦标赛－车队注册表和报名表

请将完整的表格（每辆车一份），以及付款凭证与车队/车手的执照复印件（正反面）发送邮箱 liuxr@wtsport.com.cn 和 viki@wtsport.com.cn

填表时间_____

车队资料

车队名称					
车队执照名称及号码			执照签发单位		
车队公司全称			是否有 P 板		
办公地址（含邮编）					
车队负责人		手机		Email	
车队经理		手机		Email	
车队技术主管		手机		Email	
注：请将车队执照复印件、车队负责人有效身份证复印件附后					

车辆报名信息

厂牌型号			FIA 注册号		
车架号			发动机号		
车辆组别	☐ GT 杯 ☐ 国家杯 ☐ 厂商杯	◎ PT 组 ◎ GT3 组 ◎ GTC 组 ◎ GT4 组 ◎ TCE 组 （请在对应车型打勾） ◎ 1600T 组 ◎ 2000 组 ◎ 1600A 组 ◎ 1600B 组 （请在对应车型打勾）			
驱动方式（仅国家杯车辆）	☐ 前轮驱动 ☐ 后轮驱动				
序列式（仅 TCE 组和国家杯）	☐ 有 ☐ 没有		是否是高性能发动机（2000 组）	☐ 是 ☐ 不是	
报名方式	☐ 全年报名		☐ 单站报名 （请写明参赛站次和时间）		
第一车号：			第二车号：		
第三车号：					
车手＃1 姓名			车手＃2 姓名		
车手＃1 成绩显示姓名			车手＃2 成绩显示姓名		
车手＃1 出生日期			车手＃2 出生日期		
车手#1 执照签发 ASN			车手#2 执照签发 ASN		
车手＃1 竞赛执照号			车手＃2 竞赛执照号		
车手＃3 姓名			车手＃4 姓名		
车手＃3 成绩显示姓名			车手＃4 成绩显示姓名		
车手＃3 出生日期			车手＃4 出生日期		
车手＃3 竞赛执照号			车手＃4 竞赛执照号		
车手#3 执照签发 ASN			车手#4 执照签发 ASN		

CEC 汇款银行账户

公司名称：浙江威天体育有限公司

开户行:中国银行股份有限公司宁波梅山支行

账号: 367 582 138 237

声　明

我已详细阅读国际汽联制定的运动总则及其附件和中国汽车摩托车运动联合会制定的通则、运动规则、技术规则和所有增加的规则附件及附录，并完全同意且保证接受上述规则的约束。鉴于此报名已被组织者接受并获准参加比赛，我同意在比赛过程中，如发生我本人受伤、死亡或财产损失情况，将不向中国汽车摩托车运动联合会、本次赛事组委会、赞助商、赛事组委会任命的任何官员、服务人员、代表、代理机构，以及参与组织、赞助比赛的有关地方机构、全体工作人员、个人提出追究、索赔的要求。同时，在比赛中，上述保证将扩展到我报名人车队所属的所有工作人员，其他服务人员及代理机构。

我声明：以上所填内容经我核实，情况属实，并且将按照规则缴纳报名费。

我声明：我或者我车队车手具备比赛能力，所属的赛车改装符合赛事要求，报名表中所有填写的各项内容属实。且已根据规则要求为我本人及车队所有工作人员办理了人身意外伤害保险和医疗保险。

我同意：如果我或车队车手患有慢性、急性或其它影响正常参加赛事的疾病或伤残，在没有得到中国汽车摩托车运动联合会批准参加比赛的情况下，不报名参加比赛。

签字即表示同意并愿意遵守 2023 中国汽车耐力锦标赛的规则

车队负责人 / 经理 _____　　日期 _____

车手 1# _____　　日期 _____

车手 2# _____　　日期 _____

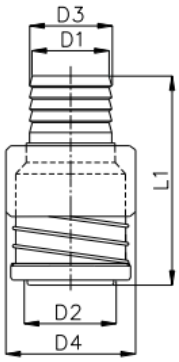
车手 3# _____　　日期 _____

车手 4# _____　　日期 _____

附件 3 加油设备

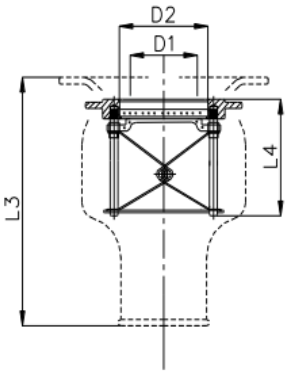
A 型：

	D1	D2	D3	D4	L1
PP20M	2.0"	2.5"	2.25"	3.7"	6.3"
PP20MR	1.5"	2.5"	1.75"	3.7"	6.3"
PF20MS	1.5"	2.5"		3.7"	6.9"
PP15M	1.5"	2.0"	1.75"	3.3"	5.7"
PF30M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PF40M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PP125M	1.25"	1.75"	1.5"	2.9"	5.1"



Prise male / Push pull series male

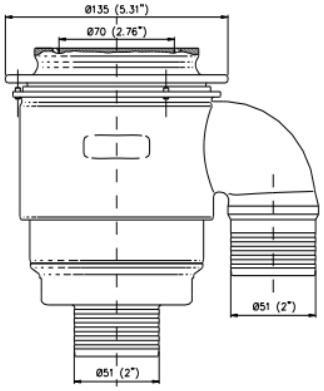
	D1	D2	L3	L4
PP20F	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PP20FR	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PF31F	1.75"	2.12"	5.3"	3"
PF41F	1.75"	2.12"	5.7"	3.38"
PP15F	1.5"	2.0"	6.75"	3.25"
PP125F	1.25"	1.75"	6.25"	3.1"



Prise femelle / Push pull series female

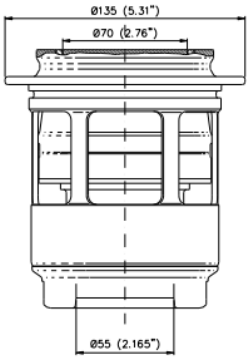
B 型：

Montage sur carrosserie
Mounting on bodywork

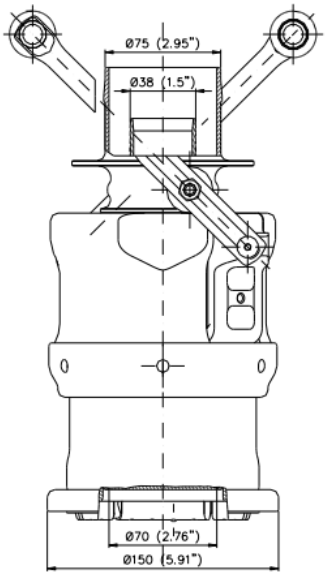


Accoupleur Femelle

Montage sur réservoir
Mounting on tank

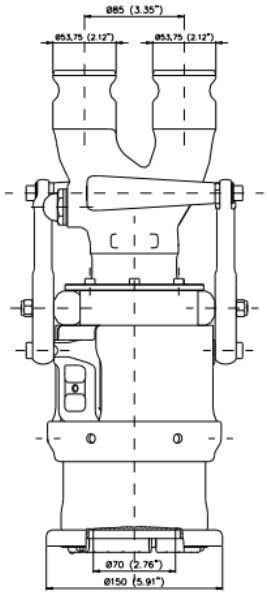


Female Coupling



Coaxial

Accoupleur Mâle

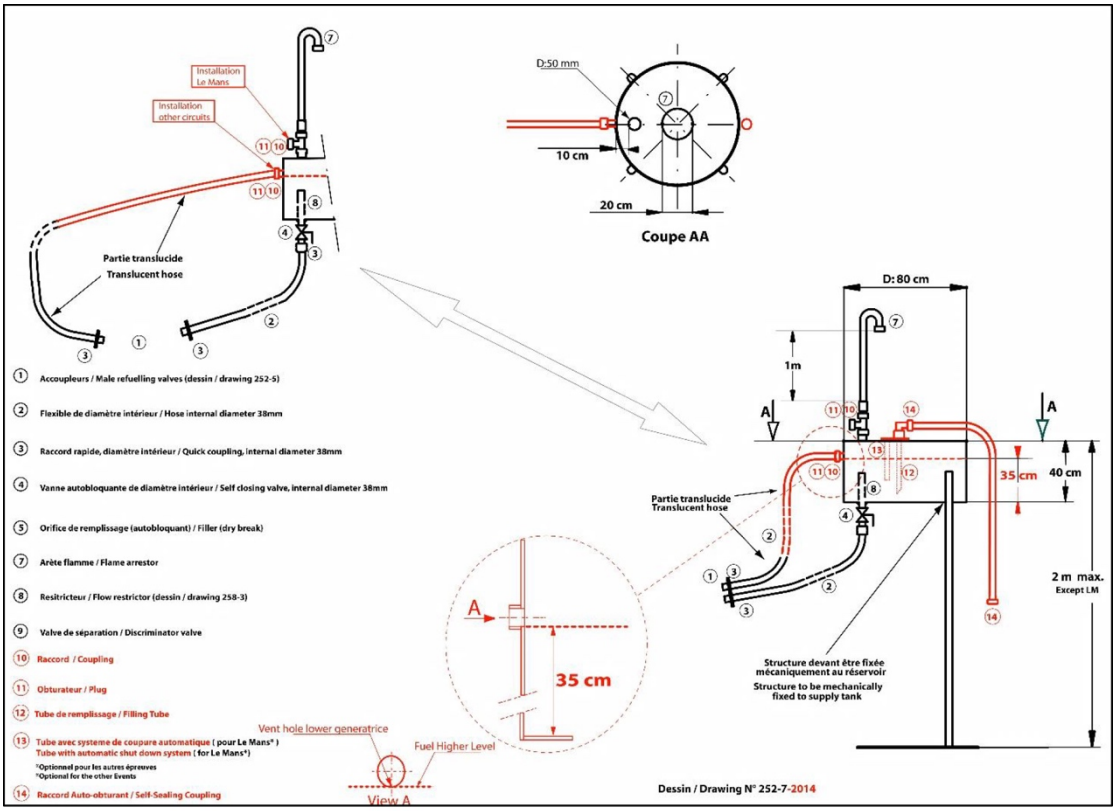


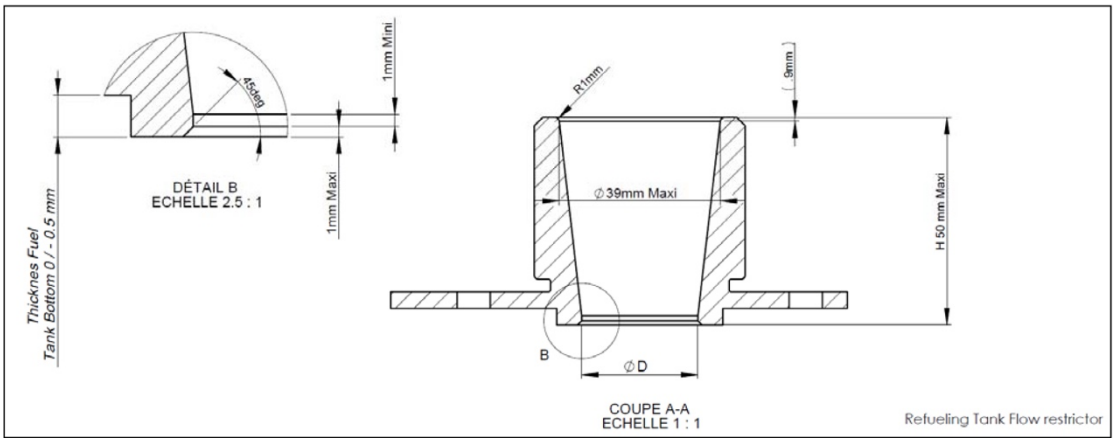
Parallèle / Parallel

Male Coupling

。

自动供油油箱（加油塔），见下图：


Installation Le Mans
Installation other circuits
Partie translucide
Translucent hose
D:50 mm
10 cm
20 cm
Coupe AA
D:80 cm
1m
35 cm
40 cm
2 m max.
Except LM
Partie translucide
Translucent hose
Structure devant être fixée mécaniquement au réservoir
Structure to be mechanically fixed to supply tank
35 cm
Vent hole lower generatrice
Fuel Higher Level
View A
① Accoupleurs / Male refuelling valves (dessin / drawing 252-5)
② Flexible de diamètre intérieur / Hose internal diameter 38mm
③ Raccord rapide, diamètre intérieur / Quick coupling, internal diameter 38mm
④ Vanne autobloquante de diamètre intérieur / Self closing valve, internal diameter 38mm
⑤ Orifice de remplissage (autobloquant) / Filler (dry break)
⑦ Arête flamme / Flame arrestor
⑧ Resitricteur / Flow restrictor (dessin / drawing 258-3)
⑨ Valve de séparation / Discriminator valve
⑩ Raccord / Coupling
⑪ Obturateur / Plug
⑫ Tube de remplissage / Filling Tube
⑬ Tube avec systeme de coupure automatique (pour Le Mans*)
Tube with automatic shut down system (for Le Mans*)
*Optionnel pour les autres épreuves
*Optional for the other Events
⑭ Raccord Auto-obturant / Self-Sealing Coupling
Dessin / Drawing N° 252-7-2014


45deg
1mm Mini
1mm Maxi
DÉTAIL B
ECHELLE 2.5 : 1
Thicknes Fuel
Tank Bottom 0 / - 0.5 mm
R1mm
9mm
Ø39mm Maxi
H 50 mm Maxi
B
ØD
COUPE A-A
ECHELLE 1 : 1
Refueling Tank Flow restrictor