1. 赛事组织 2
2. 总的条件 2
3. 报名 3
4. 赛事官员 4
5. 保险 5
6. 赛事及正赛 5
7. 车手参赛资格 5
8. 车辆参赛资格 7
9. 奖项 8
10. 参赛申请 8
11. 广告 8
12. 赛车及车手装备涂装 9
13. 证件 9
14. 与参赛者的信息传达与沟通 10
15. 行政检验 10
16. 车检 10
17. 车手会 12
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 15
22. 总的安全 16
23. 驾驶行为 18
24. 事故 19
25. 处罚 21
26. 投诉和上诉 21
27. 约束 22
28. 维修区入口、维修区通道及维修区出口 22
29. 停站 24
30. 驾驶时间 26
31. 赛前测试 27
32. 自由练习 27
33. 排位赛 27
34. 中断自由练习或排位赛 28
35. 发车位 28
36. 发车程序（行进间发车） 29
37. 正赛 32
38. 全场黄旗 32
39. 安全车 32
40. 暂停比赛 34
41. 恢复比赛 35
42. 比赛结束 37
43. 封闭停车区 37
44. 成绩排名 37
45. 颁奖仪式，新闻发布会和签名会环节 38

（黄色标记处为相较于 2024 赛季规则更新）

1. 赛事组织

上海 8 小时耐力赛（以下简称“赛事”）由上海久事国际体育中心有限公司主办及承办、上海擎速赛事策划有限公司协办（以下简称“组织者”）。赛事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：

2.1.1. 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。

2.1.2. 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。

2.1.3. 上海 8 小时耐力赛比赛规则及技术规则（以下简称“规则”）。

2.1.4.

a) 国际汽联汽车运动总则附件 J 条款 257A 适用于 **GT3 赛车**。

b) **GT 杯**赛车是指由汽车厂商特别为单一品牌统一规格赛事所设计生产的赛车，如兰博基尼超级挑战赛、保时捷卡雷拉杯及奥迪 R8 LMS 杯（只有由奥迪指明的车架号码并且列在相关文件中的车辆符合参赛要求）等。

作为一般指引，GT 杯赛车将按照其原系列赛的技术规则中所描述的参数细节，其打印版文件应在车检时提交。尽管如此，如果其安全性或者参赛能力存疑，赛事组委会有可能授权对其原有规则进行修改。任何授权的修改将于赛前在附加补充规则中进行公布。

为保证 GT 杯比赛的公平性，组委会也将会授权调整不同车型车辆性能平衡（GT 杯 BOP）。

规则 GT 杯部分将包含允许的修改。

c) **GT4 赛车**（所有符合其技术规则的赛车）；

GT4 参赛车辆的资格请参见组织者公布的相关文件中的清单。如有必要，会通过附加补充规则进行更新。

d) **房车量产车**

参见 TCR 车辆技术规则。

2.1.5. 国际汽联汽车运动总则附件 J 中与本赛事参赛车型相关的技术及安全规则。

2.1.6. 本系列赛赛事官员（见本规则第四条）所发布的比赛及技术公告。

2.1.7. 本赛事所公布的补充规则。

2.2. 本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、本赛事比赛规则、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. 报名

3.1. 比赛规则公布即开放报名。接受报名数量及是否接受报名的最终决定权属于赛事组织者，其有权无理由拒绝任何报名。

3.1.1. 每辆参赛车辆必须包含三名或四名车手报名。报名只有在所有信息提供后才认为是完全。

3.1.2. 为避免疑义，报名被接受并不能确保能够在赛事中发车。参赛者必须根据规则要求达到排位标准才可出现在发车位上。

3.2. 根据其相应条款或条件，是否接受晚报名车辆由赛事组织者最终决定。

3.3. 参赛者有义务在报名截止日期前提交正确并且填写完全的报名表，并支付报名费。报名应通过打印文件或者电子邮件的形式。

报名应提交至以下地址或邮件：

上海擎速赛事策划有限公司
中国上海市嘉定区众百路 477 号，201821
电子邮件： coordinator@shanghai8h.com

3.4. 错误的或者填写不完全的报名，且已经支付报名费（包括三名或者四名车手的姓名），将被暂时搁置，直到修正后或者填写完全后。接收日期将按组织者收到其不完全的之日算起。

3.5. 报名条款之一为参赛者无权向汽车运动管理机构、推广商、赞助商及其他任何相关执行职责的单位提出索赔。

所有参赛者及车队成员应在赛前签署免责声明，方可正式参赛。

除此之外，提交报名意味着参赛者和车手同意不损害组织者、汽车运动管理机构及其他跟赛事相关的参赛者、人员及组织的相关名誉。

3.6. 最多可允许参赛的车辆数量为 77。组织者同意以下不同组别数量分配：

GT3, GT 杯及 GTS 组别	最多 32 辆参赛车辆
房车量产车组别	最多 45 辆参赛车辆

组委会有权通过附加补充规则修改每个组别的可允许参赛车辆。

3.7. 报名费

3.7.1. 任何未在报名截止日期（参见本规则第 3.1 条及第 3.2 条）前收到报名费或者未完全支付报名费的报名将被认为无效。

3.7.2. 付款方式应为现金或转账。

3.7.3. 付款可以以银行转账的形式转至组织者提供的账户，但必须通过邮件或在注册时将付款凭证提交给赛事秘书，以作为支付证明。

3.8. 报名费有可能在以下情况下进行退还：

a) 报名未被接受；

b) 赛事开始日期（以行政检验日期为准）前一个月进行取消。在此日期之后的取消不予退款；

c) 退还所支付的少于 500 美金的费用，作为管理费用；

d) 如有参赛者因任何违规而被从赛事除名，其报名费不予退还。

3.9. 组织者有权在 1 到 999 之间决定参赛者的参赛号码。

4. 赛事官员

4.1. 以下赛事官员由赛事组织者和汽车运动管理机构任命：

a) 一名赛事经理（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。

4.2. 赛事当地组织者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) 一名医疗主管及有资质的医疗团队；

f) 一名安全车驾驶员及一名安全车观察员

g) 一名发车员

h) 事实裁判

i) 计时官员

j) 车检官员

k) 所有其他为了保障赛事顺利进行的赛事官员。

4.3. 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：

a) 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；

b) 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；

c) 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；

d) 控制发车程序；

e) 使用安全车。

4.4. 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。

5. 保险

5.1. 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。

5.2. 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。

5.3. 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。

6. 赛事及正赛

6.1. 赛事将于 2025 年 10 月 6-8 日在国际汽联认证一级赛道-上海国际赛车场举办。

6.2. 赛事环节包含：

- 两节各 90 分钟的自由练习；
- 最多四节各 15 分钟的排位赛（根据各车组参赛车手数量）；
- 一场 480 分钟加一圈（8 小时）的耐力赛

组织者有权对本条规则进行修改。任何相关修改将会通过公告进行公布。

6.3. 比赛时长为 480 分钟加一圈。如有必要，组织者可通过比赛公告对比赛时长及比赛流程进行修改，任何相关修改将在比赛公告及车手会信息中公布。

6.4. 组织者有权推迟或取消全部或部分赛事。如果赛事提前 48 小时进行取消，参赛者无权针对其奖金或任何可能的损失向推广方及组织方提出索赔。

7. 车手参赛资格

7.1. 参赛车手必须年满 16 周岁，在赛事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级或国际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的等同于以上 7.1a 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

7.2. 每台参赛报名车辆应由三名或四名（根据其所参加组别）车手报名参赛。每名车手只可注册在一台参赛车辆下。

7.3. 参赛车手会被评级为 PRO 或 AM/AM+车手。

7.3.1. 对车手级别进行评定时，将会参考以下条件：

a) 国际汽联车手评级列表；

b) 不晚于比赛开始前 15 天（即行政检验开始），每名参赛车手应通过以下链接将其参赛经历及成绩提交至国际汽联车手评级委员会：

http://www.fia.com/fia-driver-categorisation

c) 所有对评级的决定均由国际汽联车手评级委员会做出；

d) 赛事组织者将根据国际汽联车手评级列表对参赛车手进行评级或重新评级，评级将考虑以下相关信息，该信息参赛者应在行政检验时进行提交：

i. 车手参赛经历

ii. 车手表现（提交成绩单等）

iii. 车手是否厂商支持车手。

7.3.2. 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为银级车手但满足下列条件：
  - 他/她使用自己的资金参赛（不是专业车手或授薪车手）
  - 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
  - 他/她不是一位被汽车制造厂商支持的车手
  - 他/她是经由组织方认定适合参加 AM 级别比赛的新手车手。

7.3.3. AM+车手的定义

a) 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。

b) 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。

c) 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

*组织方保留确认车手分组的最终权利

7.4. 根据车手级别及相关组合，定义以下车手组合分组：
各级别车手停站平衡时间如下：

a) AM： 0 秒；
b) AM+： 5 秒；
c) 银：10 秒；
d) 金/白金：15 秒

车手停站平衡时间将根据正在驾驶并进站的车手级别而决定，每辆参赛车辆每次进站的车手停站平衡时间根据其进站车手的车手级别，按以上所示车手级别所对应时间而定。

组织方保留对车手组合及车手停站平衡时间进行调整的最终权利。

7.4.1. **GT3 组别**

PRO-AM 组别：

每个参赛车组需至少注册一名（三名车手的车组）或两名（三名车手的车组）AM/AM+车手，并且最多可注册两名 PRO 车手。

每个参赛车组最多不可超过一名白金级别车手。

AM 组别：

每个参赛车组必须至少注册两名 AM/AM+车手，并且最多可以有一名银级或金级车手。

7.4.2. **GTC 组别及 GTS 组别**

PRO-AM 组别：

每个参赛车组需至少注册两名 AM/AM+车手，并且最多可注册一名 PRO 车手。

AM 组别：

每个参赛车组必须至少注册两名 AM/AM+车手，并且最多可以有一名银级车手。

7.4.3. **房车组别**

PRO-AM 组别：

每个参赛车组需至少注册两名 AM/AM+车手，并且最多可注册一名 PRO 车手。

AM 组别：

每个参赛车组必须至少注册两名 AM/AM+车手，并且最多可以有一名银级车手。

8. 车辆参赛资格

8.1. 赛事将对以下组别车辆开放

GT 组别及房车组别

8.1.1. **GT 组别：**

a) GT3 组别 - 符合 GT3 相关技术规则的赛车；
b) GTC 组别 - 符合 GT 杯相关技术规则的赛车；
c) GTS 组别 - 符合 GT4 相关技术规则的赛车。

8.1.2. **房车组别：**

a) TCR 赛车

8.2. 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，才有资格参加赛事。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。

8.3. 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。

8.4. 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。本条规则所指的一辆赛车为一个车架。

8.5. 所有赛车应装有可进行多车手切换的 My Laps 计时块。

9. 奖项

9.1. “**2025 上海 8 小时耐力赛车手冠军**”头衔将分别授予在车辆组别及车手组别中获得第一名的车手组合。

10. 参赛申请

10.1. 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. 未缴纳相应报名费的参赛申请不被认可。报名费的退还应严格遵守本规则第 3.8 条所列条件。

10.3. 参赛申请应包含：

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) 车队名称及信息；

c) 和车队执照相对应的实体地址；

d) 车手和车队执照的复印件，以及在本规则第 7.1 条提到的相关文件的副复印件；

e) 参赛车手姓名及信息

10.4. 组织者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。组织者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，并按照第 10.1 条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。

如果在报名截止日期已过，报名车辆少于 12 台的情况下，组织方有权取消赛事。

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

11. 广告

11.1. 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：

a) 烟草以及烟草制品；

b) 色情；

c) 赌博‘

d) 政治；

e) 宗教。

11.2. 未经组织方明确授权许可，任何与赛事赞助商或合作伙伴存在商业利益冲突的广告宣传，任何与赛事合作伙伴、赞助商以及他们的相关公司的产品存在竞争关系的产品，都禁止出现在赛事相关的任何区域（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 coordinator@shanghai8h.com 进行确认。

11.3. 组织方将要求所有参赛车队在赛车的指定位置使用赛事官方标志贴纸及赛事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赛事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。在赛事期间、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。

11.4. 如有违反规则第 11.2 和 11.3 条的情况，赛事仲裁委员会或组织方有权将相关参赛者从赛事中除名，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。

12. 赛车及车手装备涂装

12.1. 所有赛车应贴有组织者所公布的相应赛车号码。号码底板，如组织者提供，不可在 未经组织者允许的情况下进行修改，必须放置于指定位置，指定位置应被提前保持空白（除非相关赛车运动管理机构有其他特别要求）。

12.2. 所有参赛者应在指定位置以及或者车手头盔上显示其车手姓名及国旗。

12.3. 所有赛车及车手装备应符合国际汽联汽车运动总则附件 L 要求。

13. 证件

13.1. 所有证件的分发和使用必须经过组织者同意。所有证件只能由获得证件的本人根据其发放目的进行使用。

13.2. 组织者会为每台参赛车辆发放 8 张围场通行证件。

13.3. 组织者会为每台参赛车辆发放 5 张维修区证件、1 张计时墙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 coordinator@shanghai8h.com ，组织者有权拒绝额外的证件申请需求。

14. 与参赛者的信息传达与沟通

14.1. 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。

14.2. 所有练习和比赛环节的成绩排名，以及官方发布的所有决定文件、公告及沟通文件，都会张贴在官方公告板上。

14.3. 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了解该决定。

14.4. 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。

14.5. 在所有赛事期间的调查、抗议及（或）上诉时限结束前，所有参赛者/车手必须保证其能够被联系到，否则任何针对或与其相关的判决处理可以在其缺席的情况下进行听证。

15. 行政检验

15.1. 参赛者必须在赛事和官方环节注册时出示下列文件以供查验：

a) 参赛车手的赛车执照；

b) 参赛车手的医疗卡（医疗卡可包含在车手的赛车执照里）；

c) 持有非赛事举办地汽车运动管理机构所颁发的赛照的参赛车手，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）；

d) 车队执照

e) 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，除非获得赛事仲裁委员会的批准（或者经由赛事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. 除非经由赛事仲裁委员会批准，未能按时完成注册程序和预车检的参赛者将不得参赛。

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 元的罚款。

任何推迟其注册和预车检时间的需求，必须向赛事仲裁委员会提出申请，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。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除名。

16. 车检

16.1. 预车检

a) 在赛事公告上通知的或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。赛车的技术文件应可被检查。预车检时参赛号码及任何官方广告都应已贴在车上，可被检查。

b) 在未通过车检以及可参赛车辆清单未得到仲裁委员会同意之前，任何参赛者不得参加自由练习、排位赛和正赛。需确保行政检验及预车检均符合仲裁委员会的要求。

16.2. 车检

a) 组织者会指定一名技术代表负责赛事车检，技术代表拥有高于当地车检裁判的权利。

在赛事进行期间或赛事结束后，参赛者必须听从技术代表或车检裁判指示完成车检或进行再次检查或后续检查。

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。

b) 赛事仲裁委员会授权技术代表实施下列操作和车辆检查：

i. 在赛事的任何时间检查任何一辆赛车或参赛者的参赛合规性

ii. 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。

iii. 要求参赛车提供任何需要的样品和部件

iv. 因为安全原因拒绝一辆赛车参赛。

仲裁委员会会公布每次车检的结果，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。

c) 每辆赛车的最后一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。

d) 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。

e) 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。

f) 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，组织者可决定归还被拆除配件或使用全新的配件替换。

如果参赛者或其代表在被要求的情况下仍然缺席此程序和操作，则不接受任何针对拆除配件的检测的投诉或抗议。

g) 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。

h) 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。

i) 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。

j) 在赛事期间（从预车检到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赛事的官方环节，所有赛车不得离开其围场和车房的指定区域。

k) 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。

17. 车手会

17.1. 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，缺席或者迟到的参与者将被汇报给仲裁。迟到或缺席车手会可受到最高罚款人民币 3,000 元的处罚。

17.2. 如果赛事总监/赛事主管认为有必要，可以举行其他会议，并将会议时间通知参赛者。所有车手及车队经理必须出席。

18. 车辆性能平衡

组织者将于赛前或赛中发布相关公告，公布针对参赛车型的车辆性能平衡规则。

车手平均重量将在自由练习前进行公布。将对低于车手平均重量的车组（取该车组所有车手的平均重量）所驾驶赛车进行加重，对高于车手平均重量的车组（取该车组所有车手的平均重量）所驾驶赛车进行减重，加重或减重程序将以公告形式进行公布。为避免疑问，燃油不可作为配重。参赛者有责任保证参赛期间符合最低重量要求，该重量要求包含清空油箱的赛车、车手（含车手装备）及车手配重的组合重量。

19. 轮胎及赛事期间轮胎限制

19.1. 只有比赛现场从官方轮胎供应商处或组织方处购买的轮胎可以在赛事环节中使用。组织者所安排的官方试车或者赛前试车环节中，仅可使用官方轮胎。赛事官方环节期间仅可使用组织者所规定和公布的轮胎配方和型号。

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官方轮胎供应商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 20.4）进行

19.3. 轮胎供应商仅提供一种干胎配方。

a) 每辆参赛车辆最多可为自由练习注册四套干胎。除此之外，还可为自由练习注册一套之前购买的干胎（必须与官方轮胎供应商的轮胎品牌相同）

b) 每辆参赛车辆最多可为排位赛和正赛注册 10 套干胎。

c) 注册的轮胎指的是在比赛现场从官方轮胎供应商处购买并用于本场赛事的轮胎。一套轮胎包含两条前胎和两条后胎。

i. 排位赛期间，除非宣布湿地环节，并且车队决定使用雨胎，否则只可以使用注册过的轮胎。

ii. 除非车队决定使用雨胎，否则仅可以使用注册的轮胎开始比赛。

iii. 赛前试车的轮胎数量不受限制。

19.4. 雨胎

a) 轮胎供应商仅提供一种雨胎配方。

b) 只可以使用在比赛现场从官方轮胎供应商处购买并领取的雨胎。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除提前预订的雨胎之外的现场最多可购买数量。在设定了现场数量限制的情况下，组织方会以公平的方式分配雨胎给车队。

c) 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。

d) 干胎和雨胎不可同时在同一辆参赛车辆上混用。

19.5. 发车前赛车从维修区行驶到发车位所使用的轮胎可以是干胎或雨胎，并不被计入轮胎分配中。

20. 比赛用油、燃油样本和加油

20.1. 只有组织者或指定供应商在赛事期间所提供的燃油可以用于赛事。

赛前组织者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除名。

20.2. 参赛者必须保证在赛事期间任何时间可以从赛车中按照本规则 20.3 条款的流程抽出 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. 赛事期间燃油样本的提取流程如下：

a) 赛事期间，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：

i. 一份送至技术代表处用于检测

ii. 一份送至赛事组织者处

iii. 一份送至燃油供应商处

b) 在赛事的任何时间，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：

i. 一份送至技术代表处用于检测

ii. 一份送至赛事组织者处

iii. 一份送至参赛者处

20.5. 加油

20.5.1. 加油设备末端距离车库建筑最远的距离不得超过 2.5 米。加油设备应被安装于维修区车库门前（与赛道方向一致）。

20.5.2. 同一参赛车队有两台赛车在同一组别或不同，有可能为两辆赛车使用同一套加油设备，但参赛者必须提前告知组织者。

20.5.3. 出于安全原因，组织者有权放弃或实行本条规则。

20.5.4. 加油必须在停站开始时进行，除非在车辆进入车库进行维修的情况下例外。此种情况下加油可以在停站结束时进行，且仅可在工作区域进行。

赛车必须停在车库前并且与赛道平行方向。

20.5.5. 出于安全原因，加油期间：

a) 赛车轮胎必须仍然装在车上，如有紧急情况发生时可以推行。

b) 当赛车仍然在工作区域时，禁止填装自主供油罐。

处罚:由仲裁决定。

c) 在加油工作期间不可向自主供油罐中添加燃油。

20.5.6. 练习，两间排位赛之间的间隔及正赛期间，加油加油必须使用车库的自主供油罐，自主供油罐上贴有相应参赛号码，且仅可使用组织者提供的燃油。车辆停站加油时禁止为便利加油操作而移动加油装置。为避免疑问，排位赛期间严禁加油（包括红旗暂停时）。然而，两节排位赛之间的间隔时间（从前一环节结束到下一环节开始前）可以进行加油。

处罚：由仲裁决定。

20.5.7. 自主供油罐必须保持在大气压力和环境温度下。

20.5.8. 自主供油罐：

a) 所有在车库内用于装油的油罐必须能容纳 3 巴的压力。

b) 比赛期间，每间车库仅可使用一个自主供油罐进行加油。

20.5.9. 加油期间：

a) 车手可以停留在车内，但赛车引擎必须熄灭。

b) 参赛者必须确保：

i. 一名成员持有灭火器站在车旁，当其位于工作区域时应穿戴防火连体服、手套、面罩、护目镜、长袖内衣、鞋以及头盔；

ii. 特别指定为加油人员的车队成员，穿戴防火连体服、手套、面罩、长袖内衣、鞋以及带有封闭面罩（FIA 认证）的无涂装头盔等认证装备；

iii. 负责切断阀的人员也在其岗位待命，穿戴防火连体服、手套、面罩、长袖内衣、鞋以及带有封闭面罩（FIA 认证）的无涂装头盔等认证装备；

iv. 任何在加油期间协助更换车手的人员或者进行被允许的工作的车队成员也必须佩戴头盔、穿戴防火连体服、手套、面罩、长袖内衣、鞋以及头盔；

v. 赛车在连接加油管和排气管前已经接地；

vi. 加油期间，维修或者更换赛车的任何部件或者换胎都不被允许，仅允许手动清洁车辆。此期间不允许使用任何工具。

处罚：每次违反处罚停站 10 秒或由仲裁决定。

20.5.10. 加油前、加油期间及加油后允许外接电子数据记录仪。

20.5.11. 如果赛车装有独立的加油及排空系统，负责排空/添加的人员可以跨越分界线作为给出指令的人员。但是不可以在停站期间承担其他工作，并且必须穿戴防火连体服、手套、面罩、护目镜、长袖内衣、鞋以及头盔。

处罚：由仲裁决定。

20.6. 燃油消耗的控制：

对自主供油罐填加燃油必须按照本规则第 20.5 条的要求进行。

排空软管内的油必须：

a) 或者在下次加油时加回到车辆油箱；

b) 或者倒入参赛者自行准备的容量至少 5 升且装有连接器的空容器。此容器内的油可以倒回自主供油罐，但被视为已经消耗。

如有违反本规则第 20.5 条和第 20.6 条的行为，将有可能导致该赛车被除名。

20.7. 赛事所有赛道驾驶环节期间严禁使用任何适配器或(ATL)填充瓶。加油期间使用额外通风装置仅允许连接通气瓶使用。

21. 车载摄像机

21.1. 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摄录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。

21.2. 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。

21.3. 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。

21.4. 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。

21.5. 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。

21.6. 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。

21.7. 车载摄像机使用程序可通过赛事公告通知的形式进行修改。

22. 总的安全

22.1. 除非和本赛事规则有冲突之处，赛事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。该修改可由赛事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. 不允许在车库、维修区通道以及维修区建筑物的楼顶吸烟或者使用明火装置。

22.3. 每辆参赛车辆应配有至少三个灭火器（其中至少两个在车库内）。可接受 的最小容量为每个灭火器 5 公斤或 6 升。干粉或者二氧化碳灭火器都可。水基灭火器更为推荐。

22.4. 维修区赛事只可以在围场、车库和发车位进行。

22.5. 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。

22.6. 在赛事期间或官方测试期间，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）。

22.7. 赛事总监和/或仲裁委员会有权在赛事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。

22.8. 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。

22.9. 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除名的结果。

22.10. 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除名的结果。

22.11. 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，或者在发车程序或重新发车程序将赛车从发车位推至维修区除外。

22.12. 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。

22.13. 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。

22.14. 如果一名车手无法移动其赛车，赛道裁判有责任协助其尽快将赛车离开赛道，以免对其他参赛者造成危险。如赛车接受协助后，不论是裁判的协助或者是机械类协助救援（比如拖车、吊车、翻斗车或类似清障车辆）赛车都可继续进行该环节，排位赛中除外，该赛车不可重新加入该节排位赛。

22.14.1. 如果该协助使得车手得以继续参赛，必须是在没有违反赛事规则的情况下，并且没有获得持续的优势的情况下；

22.14.2. 车手不得在获得协助的情况下重启引擎获利；

处罚：由仲裁决定，也有可能导致该参赛者被除名。

22.14.3. 除裁判外，任何人不得靠近赛车和车手 10 米内。如果车手离开赛车 10 米以上，赛车将被认为退出该环节（仲裁具有最终决定权）；

22.14.4. 在拖车失败的情况下，裁判会将赛车推到安全的位置，该过程可利用赛车车身任何裁判认为硬度足够的部位。参赛者不得因救援程序对车辆造成的损坏进行抱怨。

22.14.5. 正赛期间，被救援的赛车将被送回维修区，可对车辆进行维修区，但需遵守规则第 29 条的停站规则。赛车只可在车检主管的允许下重返比赛。

22.15. 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。

22.16. 赛事总监可以下令通过任何可行的方式将停在赛道上的赛车送回维修区进行维修。参赛者不得因赛车未在练习、排位赛或正赛结束前被送回而进行抱怨。

22.17. 在自由练习/排位赛开始前 5 分钟到结束后 5 分钟，以及在发车程序中，编队圈即将开始前，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。以下情况除外：

a) 裁判或其他授权人员在执行任务；

b) 车手在驾驶或行走，并且得到裁判的许可时；

c) 车队成员推车或在所有赛车离开发车位进行编队圈时可行的情况下将设备带离发车位；

d) 车队成员在发车后协助裁判将赛车推离发车位。

22.18. 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被处以最高罚款人民币 2,000 元的处罚。

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。

22.19. 在所有环节中，在赛事总监命令出示“湿地”牌后，赛车必须始终保持前灯、尾灯及“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。

22.20. 在赛事任何时间，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，涉事车手可能会被除名。

22.21. 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。

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。正赛期间，快车的车手有责任在安全并且符合规则的情况下超越慢车。

23.2. 任何车手在没有正当理由的情况下，不得故意驶离赛道。

23.3. I 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：

a) 在排位赛中：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。

b) 在比赛中：仲裁委员会酌情做出处罚。

23.4. 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，在返回赛车路线时，在进弯、弯心、出弯时，必须至少在赛车和赛道边界（白线）之间留有至少一个车身的宽度。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（尤其是在刹车时或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：

a) 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。

b) 比赛中：仲裁委员会将酌情判罚。

23.5. 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。

23.6. 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。

23.7. 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。

23.8. 任何时候赛车不可不必要的慢速行驶、不规律行驶或以某种会对其他参赛车手或其他人造成现在危险的方式行驶。该规则适用于任何赛车在赛道上、维修区入口或维修区通道行驶时。

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：

a) 导致规则所述的练习或者排位赛中断；

b) 导致本规则所述的比赛暂停；

c) 导致本规则所述的使用安全车介入的情况；

d) 构成违反本规则和国际汽联汽车运动总则的行为；

e) 一辆或多辆赛车的错误发车；

f) 造成碰撞；

g) 迫使其他赛车冲出赛道；

h) 以不合理动作阻止其他车手的合理超车；

i) 在超车过程中阻挡其他车手；

j) 维修区违规或停站违规。

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。涉及到事故的车手在未经仲裁委员会允许下不可离开赛道，直到相关问询结束后。

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：

a) 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；

b) 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) 10 秒停站处罚。受罚车手必须进入维修区，停在他/她的停站位置至少 10 秒，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 24.3 条将不会实施，涉及到上述 24.3 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 24.3 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 24.3 c)条和 24.3 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 24.3 e)条的处罚改为直接增加受罚车手 40 秒比赛时间。

f) 仲裁委员会认为合适时间的停站处罚；

g) 仲裁委员会认为合适时间的罚时处罚；

h) 训诫；

i) 取消车手的比赛、排位赛和练习单圈成绩；

j) 正赛罚退任何数量的发车位；

k) 要求一辆赛车从维修区发车

l) 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。

m) 罚款；

n) 取消成绩。

24.4. 如果仲裁委员会决定施行本规则第 24.3 a), b), c), d), e) 或者 f)条所列处罚，将按照以下程序执行：

a) 仲裁委员会会将书面的处罚通知交给相关参赛者， 当可行时，也会确保处罚通知在计时屏幕上显示。

b) 施行本规则24.3 d), e) 及 f)处罚时，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。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。

c) 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。然而，如果是加在下次停站时间上的罚时处罚，该处罚可以在安全车程序期间执行。当准备接受处罚的车手通过发车/终点线（根据车手会所示位置）的绿旗后，安全车程序可认为已经结束。

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停站处罚时，不得对车辆进行任何工作。但是，如果引擎在此期间关闭，可以在停站罚时结束后重新启动。

d) 当罚时结束后，车手可以重新加入比赛。

e) 任何违反本规则第24.3条的行为都可能导致参赛者被取消成绩。

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圈速。

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，不尊重比赛精神的行为（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、赛事赞助商或其合作伙伴的形象或利益等），或可能损害赛事形象或声誉的行为，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) 罚款；

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) 在任何组别排名中扣除其积分，即使扣除结果为负分；

e) 将涉事参赛者或车手从分站中除名；

f) 拒绝涉事参赛者或参赛车手参加系列赛的下一个分站；

g) 根据汽车运动总则的其他任何可行的处罚；

h) 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。

26. 投诉和上诉

26.1. 投诉应按照汽车运动总则的相关程序进行，并根据中汽摩联的相关规定缴纳投诉费人民币 5,000 元。投诉时限为初步成绩公布后 30 分钟内。

26.1.1. 当投诉涉及多个参赛者时，需分别针对每个参赛者进行投诉。

26.1.2. 当投诉涉及同一参赛者的多辆赛车时，需分别针对每辆赛车进行投诉。

26.1.3. 不接受多个参赛者联合进行的投诉。

26.1.4. 不接受针对根据事实裁判的判断所做出的决定的投诉。

26.2. 如有技术相关投诉，应按照中汽摩联相关规定缴纳相应技术投诉费并附加相应技术拆解所需费用。但必须遵守投诉规则，在规则允许范围内进行投诉。

26.3. 上诉应按照汽车运动总则相关程序执行，并根据中汽摩联的相关规定缴纳上诉费人民币 15,000 元。并在仲裁决定文件公布 1 小时内以书面形式将上诉意图告知仲裁委员会。

26.4. 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单圈时间的处罚。

c) 关于罚退发车位的处罚。

d) 罚时处罚。

e) 罚退比赛排名的处罚。

27. 约束

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。

28. 维修区入口、维修区通道及维修区出口

28.1. 赛道上在第一条安全车线和维修区通道的开始处之间的区域是“维修区入口”。所有想要离开赛道或进入维修区的车手，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将接受处罚；

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：

- 在正赛中最多罚退 3 个发车位。

c) 任何在比赛期间违反本条规则的行为将接受处罚，处罚由仲裁委员会决定。

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 a) – c)条款的处罚。

28.3. 整个赛事期间，维修区限速 60 公里/小时。信号和/或白线将被用于标志限速区域。

a) 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：

- 超过限速数值每公里罚款人民币 250 元。

b) 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 a) 或 b)条款，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 25.1 条，涉事车手可受到额外处罚。

28.4. 维修区通道被划分为两个区域。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”。

a) 内部通道是维修区内唯一可以对车辆进行工作的区域。

b) 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。

c) 禁止在维修区的任何位置通过喷涂的方式标记额外的线。仅允许在工作通道车队指定停站位置使用胶带标记，且任何标记都必须在赛后移除。

d) 不得在快速通道遗留任何设备。

e) 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（比赛发车前，从维修区出口发车的赛车除外，参见第 28.12 条及 36.6 条 ）。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。

f) 赛车应尽可能沿最短路线从所在车库前驶入快速通道。

g) 除条款 28.4e)情况外，快行通道应保持畅通。

自由练习或排位赛红旗中止后重新开始的情况下，赛车仅可在维修区出口出示绿灯，或维修区出口裁判出示绿旗或赛事总监宣布“快行通道开放”的情况下进入快行通道。

任何违反本条规则的行为可导致相关参赛者受到最低罚款人民币 2,000 元的处罚，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.

a) 参赛者有责任将赛车从车房或停站位置安全地释放。参赛者还必须使用清晰的方法，使从赛车前方可以清晰的观察到车辆被释放的信号。

b) 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，仲裁委员会可对参赛者处最高罚款人民币 10,000 元的处罚。

c) 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 d)条规定的处罚。

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），或在停站后或接受处罚后离开其停站位置，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. 除非是在发车程序中，赛车被从发车位推离，否则赛车只可从车队指定车库位置行驶到维修区出口。

28.12. 维修区出口发车的赛车只有在 5 分钟牌出示时才可从汽车指定车库位置行驶到维修区出口，并在快行通道排成一列。该种情况下允许在快行通道对车辆进行工作，但工作仅限于：

a) 启动引擎以及直接相关的准备工作；

b) 安装或者移除允许使用的冷却和加热装置；

c) 针对车手舒适度进行的调整；

d) 如果有天气的变化或者爆胎的情况下进行换胎。

当赛车被允许离开维修区通道时，赛车必须按照第 36 条所列的程序，除非有赛车延迟启动。车手在任何时候都必须遵守裁判的指示。

28.13. 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。该事件将被被报告给赛事组织方，赛事组织方有权做出进一步处罚，

28.14. 除因安全服务等原因被组织者允许的动物外，其他动物不允许在维修区、赛道及观众区域出现。

29. 停站

29.1. 停站是指任何要求赛车稳定的停留在维修区通道（工作通道或车库内），在工作区域内针对赛车进行的任何工作，除赛车在接受处罚以外。

29.2. 停站时间将通过以下时间相加：

维修区通过时间 (**PLT**) + 最少加油时间 (**RFT**) + 最少换胎时间 (**TCT**) + 车手组合平衡时间 (**LHT**).

为避免歧义：当对停站所进行的工作有最少时间要求时（RFT 或 TCT），该时间不会单独计时监测。而只会监测从赛车通过维修区入口线到维修区出口线之间的总通过时间。该时间必须根据所进行的不同停站工作，符合最少停站时间表格的要求。

29.3. 维修区通过时间（PLT）：以 60 公里/小时的时速行驶从维修区入口计时线圈到维修区出口计时线圈所用的时间。

GT3 及 GTS 组别最少加油时间（RFT）为 45 秒。

GTC 组别最少加油时间（RFT）为 80 秒。

房车组别最少加油时间（RFT）为 90 秒。

GT3 及 GTC 组别最少换胎时间（TCT）为 45 秒。

GTS 组别最少换胎时间（TCT）为 70 秒。

房车组别最少换胎时间（TCT）为 60 秒。

车手组合平衡时间（LHT）根据条款 7.4 相关规定。

29.3.1. 仅更换一条轮胎，最少换胎时间（TCT）= 0 秒

29.3.2. 在比赛最后 40 分钟的停站，最少加油时间（RFT）= 0 秒

然而，不进行换车手和换胎的停站，时间可以短，并且没有时间限制，但该停站仅包括：

a) 紧急维修，或者

b) 因轮胎扎坏的情况仅更换一条轮胎

29.4. 每个组别和不同车手组合的最少停站时间将通过比赛公告的形式在赛前公布。该停站时间计算为从维修区入口计时线圈到维修区出口计时线圈的时间。

29.5. 对车辆进行服务和维修仅可在维修区通道进行。

29.6. 停站必须在维修区工作通道（而非车库内）车队指定位置进行。只有长时间的车辆维修（比如车辆损坏、更换发动机）才可在车库内进行（由赛事总监决定）。有以下一项或多项工作的停站，不被认为是“长时间的维修”：

a) 更换车手；

b) 更换轮胎；

c) 更换刹车盘、刹车碟。

29.7. 停站时，允许以下车队成员进行工作：

a) 车队成员：

i. 佩戴组织者提供的黄色袖标。

ii. 允许其进行停站期间允许进行的任何工作，并包括允许其他车队成员进行的以下所描述的工作。

iii. 可最多使用两把轮胎枪进行换胎。

iv. 允许其协助更换车手，帮忙车手进出赛车。

v. 帮助系安全带，替换水瓶以及连接通讯设备。

vi. 填装冷却箱。

vii. 下载数据，读取或收集数据采集器的数据。

viii. 允许其清洁玻璃和车灯。

b) 控制人员：

i. 佩戴组织者提供的绿色袖标。

ii. 允许其举棒棒糖板以及进行佩戴黄色袖标的车队成员所被允许在停站期间进行的一切工作。

iii. 控制人员负责整个赛车停站期间的安全（该工作也可以由佩戴有袖标的一名技师进行）。

c) 更换车手期间进出赛车的车手

该车手仅可在车手更换时协助进出赛车的车手 - 协助系安全带，替换水瓶以及连接通讯设备。

29.8. 所有配件和工具必须放置在维修区工作通道和车库之间的白线或者黄线后。不允许在赛车停稳前将设备或轮胎放置在工作通道。赛车一但靠近维修区入口，仅控制人员可以站在工作通道，并负责指引赛车停在车库前维修区工作通道的正确位置。

29.9. 如要进行更换车手，进行下一个驾驶环节的车手也可在车辆到达前在维修区工作通道准备。

29.10. 只有当赛车在车库前完全停稳后，技师才可从黄线后出来，携带工具和配件，进行停站工作。

所有其他车队成员应停留在红线后（或者如车手会所指的其他位置），不允许传递或者移除工具或者配件。

29.11. 停站完成后车队应立即清空工作通道，带走所有社备及配件。

29.12. 赛车必须在技师开始对车辆进行工作前已经熄灭发动机，直到停站完成。赛车必须使用其启动装置进行启动，不可被推行启动重新加入比赛。

29.13. 当赛车进入维修区通道的过程中，不允许松开安全带或者移除车手装备。只有在赛车停在其指定位置后，车手才可移除安全装备。

29.14. 如果有任何维修工作必须在车库内进行，赛车不可靠自身动力进入车库。赛车必须停在其车库前，并且由车队成员推进车库。当赛车完成维修工作离开车库时，必须由车队成员推出车库。

29.15. 出于安全原因，任何一个练习、排位赛环节或者正赛期间，赛事总监有权关闭维修区入口。从此刻起，任何需要进入维修区的赛车应通知控制中心，并仅可在以下情况之下才被允许进入维修区：

a) 紧急停站
赛车将被允许加油 8 秒以及/或更换损坏的轮胎，以及修复任何相应的损坏部位或者表现出明显安全风险的车身损坏部位。

b) 对车辆的工作
如果参赛者必须要对车辆进行超出以上紧急停站所描述的工作，该赛车可被允许进入维修区，但是该次停站后，赛车将失去至少一圈。

30. 驾驶时间

30.1. 每名车手必须至少在赛道上进行两个驾驶时间段。

30.2. 每名车手的每次最长连续驾驶距离为 30 圈（从维修区出口计时线圈到维修区终点控制线计时线圈）。

30.3. 每名 AM/AM+车手在比赛期间的累计最少驾驶距离为 42 圈或 90 分钟。

30.4. 每名车手的最长累计驾驶距离为 115 圈。

30.5. 驾驶时间（每段驾驶时间）的定义为从某名车手第一次通过维修区出口线开始到该车手在该段驾驶时间内最后一次通过维修区入口线。驾驶时间的计算不考虑停站时间。出于以圈数计算驾驶时间的计时原因，圈数将在维修区终点控制线计时线圈处计算。

30.6. 停站指的是任何要求赛车稳定的停留在维修区通道（工作通道或车库内），在工作区域

内针对赛车进行的任何工作，除赛车在接受处罚以外。

30.7. 发车时，所有车手的驾驶时间都从比赛发车时间开始计算。

30.8. 比赛结束时，每辆赛车最后一名车手的驾驶时间在该车手通过终点线（在方格旗出示的情况下）时结束。

30.9. 一个驾驶时段的定义为该车手从通过维修区出口线到通过维修区入口线的时间。一个驾驶时段的结束必须接着以下一项行为：

- 更换车手，符合维修区通过时间+车手组合平衡时间
- 加油，符合最少加油时间+维修区通过时间+车手组合平衡时间
- 更换轮胎，符合最少换胎时间+维修区通过时间+车手组合平衡时间
- 或者以上三项的组合，并且符合相关停站时间

任何车手只是通过维修区或者进行常规维修，并无以上行为，将被认为是在同一个驾驶时段内。

31. 赛前测试

31.1. 所有参赛者，包括 GT 赛车、房车赛车、车手（以及或者替换车手）、以及准备参赛的车手及参赛者，从赛事周自由练习开始前 5 天开始，不得在赛事举办场地进行试车。

31.2. 赛事组织者有可能会安排官方试车或赛前试车。

31.3. 除此之外，参赛者在赛事周试车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。如参赛者计划同时参加其他赛事，应提前告知组织者并获取同意后方可参加。

32. 自由练习

32.1. 赛事将安排两节各 90 分钟的自由练习并通过赛事公告进行确认。

32.2. 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。

33. 排位赛

33.1. 每辆参赛车辆将参加最多四节（根据车手组合人数而定）排位赛，每节最多 15 分钟，每节之间间隔 10 分钟，该安排会在赛事官方时间表中确认。

33.1.1. 每名参赛车手必须在自由练习或排位赛中做出至少两个计时圈（比如自由练习中一个计时圈，排位赛中一个计时圈，或者自由练习中两个计时圈）。

33.1.2. 未达到排位赛最低排位成绩要求的车手将不被允许参赛。出于例外，特殊情况下仲裁委员会可以允许未达到最低排位成绩要求的车手（通过书面申请）发车。仲裁委员会拥有最终决定权。

33.1.3. 每名参赛车手仅可以参加一节排位赛。不允许每辆赛车的多个车手参加同一节排位赛。

33.1.4. 参赛者必须按照车手分配表格所写的时间以书面形式向仲裁委员会/组织者提交该表格，写明参加每节排位赛的车手名单，以及正赛的发车车手名单。该表格提交后，在未经仲裁同意的情况下，不得进行更改。

33.2. 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。如果出于赛事时间表安排需要，本条可能会以比赛公告通知的形式修改。

33.3. 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。

34. 中断自由练习或排位赛

34.1. 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。

34.2. 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。

34.3. 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。

34.4. 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。

35. 发车位

35.1. 在每节排位赛后，每位车手做出的最快圈速将进行公布。四节排位赛后将公布每辆赛车的排位赛成绩。

正赛的发车位将由每个参赛车组在排位赛中所做出的各自最快三节排位赛的最快单圈成绩相加决定。

35.2. 正赛的发车位将分为两个集团：

a) 第一集团：GT 组别（位于发车位前部，GT 组别中不同车型组别的顺序将由仲裁委员会决定）；

b) 第二集团：房车组别

第一集团将排在第二集团之前。

35.2.1. 在决定排位的各组别内部，如果任何赛车未在至少三节排位赛中做出有效圈速，则这些赛车的发车排位按如下顺序决定：

a) 在至少三节排位赛中做出有效圈速的赛车，按其三节排位赛成绩相加排序，随后为

b) 仅在两节排位赛中做出有效圈速的赛车，按其两节排位赛成绩相加排序，随后为

c) 仅在一节排位赛中做出有效圈速的赛车，按其一节排位赛成绩排序，随后为

d) 未在任何排位赛中做出有效圈速的赛车，在参赛者申请并经仲裁同意的情况下，由仲裁决定其发车顺序。

35.2.2. 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。

如果两台或以上赛车排位赛平均成绩相同，则不论在任何一节排位赛中单圈成绩更快的赛车排名靠前。如果两台或以上赛车的最快圈速成绩相同，则首先做出该圈速的赛车将获得相对靠前的发车排位.

35.2.3. 如果任何一节排位赛因不可抗力取消，正赛的发车排位根据不同情况由仲裁决定。

35.3. 正赛的发车排位，将会在编队圈开始前至少 1 个小时公布

35.3.1. 任何车手或赛车因故无法参加正赛，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。

35.3.2. 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 分钟发布最终排位表。

35.4. 如果任何车组没有在排位赛中做出有效成绩，车队可以向仲裁委员会提交申请末位发车，但需在发车位未满的情况下。如果任何车手没有在排位赛中做出有效成绩，车队可以向仲裁委员会提交申请末位发车。仲裁委员会对发车排位拥有最终决定权。

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。

36. 发车程序（行进间发车）

36.1. 除非有特殊情况，比赛发车程序将如本规则本条款所述。如果有必要调整发车程序，将会通知参赛者。

36.2. 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。

36.3. 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。每辆赛车的任何一名注册参赛车手都可使用其注册参赛车辆进行勘场圈。

36.4. 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。

36.5. 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。

36.6. 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。从维修区出口发车的赛车只有在 5 分钟牌出示后才可将车辆从其指定车库位置行驶到维修区出口，在快行通道排成一列。

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。

36.7. 发车程序将按照官方时间表进行直到 10 分钟牌出示。维修区出口开放和关闭的时间将有可能进行调整。该调整将体现在官方时间表上，并在车手会提及。

36.8. 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。

36.8.1. “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。所有赛车轮

胎必须落地。任何赛车在“五分钟”倒计时牌出示后没有轮胎落地的，将会受到“通过维修区”处罚。

36.8.2. “3 分钟”牌

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。

36.8.3. “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。

36.8.4. “15 秒” 牌

a) 出示后，如果车队成员或车队设备仍然留在发车位上，相关车手将被处罚通过维修区

b) 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

36.8.5. 绿旗/绿灯

a) 编队圈开始。赛车在引导车带领下开始编队圈，保持发车顺序。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。

b) 如有必要，组织方保留调整上述程序的权利。

36.9.

36.9.1. 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。

任何车手延迟离开发车位，且未在到达第二条计时线之前返回其原位置的，必须返回维修区，并可在所有在赛道上发车的赛车通过维修区出口后重新加入比赛，参见第 36.6 条 。

36.9.2. 如果一台赛车延迟离开发车位，并且在其他赛车均已过线后仍然处于静止状态，该赛车必须从末位发车，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。

36.9.3. 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。

36.10. 比赛采用行进间发车程序。

36.10.1. 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。

36.10.2. 所有车辆必须维持发车顺序，在车手会详细说明的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。

36.10.3. 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。

36.10.4. 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。

36.10.5. 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。

36.11. 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有事故发生，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。

36.11.1. 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。

36.11.2. 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。

36.12. 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。

36.13. 只有在以下情形下才能对发车程序进行调整：

a) 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。

b) 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。

c) 如果比赛将在安全车带领下发车，本规则第 39.15 条会施行。

36.14. 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罚时。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。

36.15. 如果一辆赛车在比赛开始后两小时以上才出现在维修区出口，该赛车将被仲裁委员会

从赛事中出名。

37. 正赛

37.1. 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，比赛将不会被中止。

37.2. 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。

38. 全场黄旗

38.1. 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。

38.2. 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。严禁超过，除非有赛车由于明显的问题而减速。

38.3. 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驾驶行为，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。

38.4. 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（维修区入口限速线之前）、维修区出口（维修区出口解除限速线之后）限速也为 80 公里/小时。然而，在维修区入口限速线到维修区出口解除限速线之间的维修区通道，限速仍按照条款 28.3 规定为 60 公里/小时。

38.5. 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。

38.6. 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。

38.7. 如果问题尚未解决并且存在安全风险，全场黄旗程序可接着安全车程序。

39. 安全车

39.1. 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。

39.2. 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。

39.3. 安全车同时也可能会被用作引导车以带领正赛的行进间发车程序。

39.4. 赛事总监可决定使用安全车冻结比赛。当赛道上有其他车辆在进行工作，赛车需要被引导避让、当赛道护栏有损坏、需要医疗介入或者其他必要情况时，但该状况下并无必要中止比赛，安全车将介入。

39.5. 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。

39.6. 安全车将亮起橙色的顶灯进入赛道，并尝试在头车之前。如果头车不在安全车之后，赛

事总监可能会允许赛车根据第 39.8 条进行超车。

39.7. 所有赛车应减速并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 39.8 条)。

b) 在本规则第 39.15.1 条和 41.5.1 条中提及的状况。

c) 当返回维修区时，赛车在到达第一条安全车线之后可以超越其他在赛道上行驶的赛车，包括安全车。

d) 当离开维修区时，赛车在到达第二条安全车线之前可以超越或者被其他在赛道上行驶的赛车超越。

e) 当安全车返回维修区时到达第一条安全车线后，它可以被赛道上的其他赛车超越。

f) 在维修区入口、维修区通道或维修区出口，如有必要，赛车可以超越另一辆也在该区域的赛车。

g) 任何在安全车使用维修区通道（见本规则第 39.10 条）期间停在其指定车库区域位置的赛车可以被超越。

h) 如果有赛车因为明显的问题而非常缓慢行驶 (见本规则 第 39.12 条).

39.8. 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。

39.9. 一旦来到安全车身后，赛道上当前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 39.11 条所述的状况下），其他赛车必须保持尽量紧凑的距离。

39.10. 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。

39.10.1. 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。

39.10.2. 如果安全车使用维修区通道，任何在其工作区域的赛车不可在维修区出口灯号转为红灯的情况下离开其位置。此种情况下，赛车只可以在安全车带队的赛车队列中最后一辆赛车通过其位置后才可离开。

39.11. 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。

39.11.1. 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。

39.11.2. 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。

39.11.3. 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时，维修区

出口将关闭。

39.12. 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。

39.13. 所有在安全车带队期间完成的圈数将被视为比赛圈。

39.14. 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通过方格旗。

39.15. 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。

39.15.1. 在安全车带队的第一圈，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。

39.15.2. 延迟离开发车位，且不能在到达第二条计时线之前返回其原位置的赛车，必须进入维修区，并且只可在整个赛车队列通过维修区出口之后重新返回比赛。

39.15.3. 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。

39.16. 任何违反本规则第 39 条的车手可被处以通过维修区处罚。仲裁委员会有权视违规行为的严重性处以追加处罚。

40. 暂停比赛

40.1. 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。

40.1.1. 当信号发出，禁止超车，维修区入口、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 41.2 条的流程执行。

40.1.2. 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。

40.1.3. 安全车将停在所有停在红旗线后的赛车之前。

40.2. 红旗期间的驾驶时间将不被计算，仲裁委员会将于重新发车前确认更新后的驾驶时间

40.3. 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) 禁止换人。

d) 在红旗出示时已经开始加油的赛车应停止加油。

e) 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。

f) 封闭停车规则将适用于所有赛车，不允许在发车位、维修区通道、车库或其他任何地方进行修车。所有正在进行的工作必须立即停止。

40.4. 比赛暂停期间禁止在发车位和维修区通道对车辆进行工作，除非是在赛事总监的授权下，并在车检官员的监督之下，该工作仅限于：

a) 连接外部电源

b) 为了温度控制启动引擎；

c) 如果下雨，遮蔽赛车。

40.5. 出于安全原因，赛事总监可以决定同意按第 41.2.1d 条换胎。该种情况下，换胎工作必须在代表比赛恢复的“10 分钟”牌和“5 分钟”牌出示之间进行。“5 分钟”牌出示时，所有赛车必须轮胎落地。

经技术代表确认的轮胎扎坏或损坏，车队可被允许仅更换损坏的轮胎。

为避免疑问，恶劣天气也有可能被认为有效的安全原因。

40.6. 红旗出示后，需要协助才可将其带至发车位的赛车，必须返回维修区并停在其车库外的工作区域，出于封闭停车状态，且必须符合本规则第 41.2 条要求。

40.6.1. 只有在技术代表允许的情况下才可对车辆进行工作。

40.6.2. 比赛暂停时赛车可以进入维修区，但是对于进入维修区的赛车，或者在比赛暂停后被从发车位推至维修区的赛车，将接受罚通过维修区的处罚。如果比赛不被恢复，仲裁委员会可决定进行罚时的处罚。比赛暂停时已经在维修区入口或者维修区通道的赛车不会受到处罚。

任何情况下，车手必须遵守裁判的指示。

40.7. 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。

41. 恢复比赛

41.1. 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 10 分钟信号。

41.2. 比赛恢复前将会出示倒计时 10 分钟、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。

41.2.1. 除非赛事总监另有指令，否则从“10 分钟”牌出示开始，每辆赛车最多允许 3 名车队成员，并穿戴有相应的马甲或袖标，可以留在发车位上，并仅可进行以下工作：

a) 辅助车手；

b) 协助通过外接电池设备启动赛车；

c) 通过视觉观察检查轮胎和刹车；

d) 在赛事总监允许的情况下换胎（“5 分钟”牌出示之前）；

e) 打开车辆遮盖物（“5 分钟”牌出示之前）；

f) 为挡风玻璃除雾。

41.2.2. “5 分钟”牌

所有赛车轮胎必须落地。任何在“5 分钟”牌出示时没有安装好全部轮胎，或在比赛恢复后离开发车位前更换轮胎的赛车，将有可能会受到罚通过维修区的处罚。除了车手、赛事官员和每辆赛车 1 名车队成员外的所有人必须立即离开发车位。

41.2.3. 在倒计时 4 分钟时，任何在安全车和头车之间的赛车，将启动引擎并且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。在维修区通道的赛车，可以在比赛恢复前 4 分钟重新对车辆开始工作，但需遵守本规则第 29 条。

41.2.4. “3 分钟”牌

维修区出口将对在红旗出示前返回维修区的赛车开放一分钟。任何想从维修区出口恢复比赛的赛车可以按其通过自身动力到达维修区出口的顺序从维修区出口驶出，除非有赛车有延迟。这些赛车应根据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。任何在两分钟倒计时时尚未离开维修区出口的赛车应停留在维修区等待比赛恢复后维修区重新开放。只可在比赛恢复后所有赛道上的赛车通过维修区出口后重新加入比赛。

41.2.5. “1 分钟”牌

a) 维修区出口将关闭

b) 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。

41.2.6. “15 秒”牌

a) 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。

b) 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。

41.3. 只有在比赛恢复时，仍然停留在维修区的赛车才可在 15 秒牌出示时行驶到维修区出口。维修区出口将在比赛恢复后，赛道上所有赛车通过维修区出口后开放。

41.4. 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。

b) 所有赛车还没有在安全车后排成一列。

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。

41.5. 当绿灯亮起，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。

41.5.1. 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，在其抵达第二条计时线圈之前，可以超车回到其原本的发车位置。如果没能在第二条计时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可能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。

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

42. 比赛结束

42.1. 一旦头车完成了全部比赛时长，表示比赛结束的信号（“方格旗”）将会在终点线/控制线出示。

42.2. 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。

42.3. 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。

42.4. 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。

43. 封闭停车区

43.1. 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。

43.2. 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。

43.3. 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。

44. 成绩排名

44.1. 赛车必须在方格旗出示后在赛道上通过终点线才算作完赛，除非在仲裁委员会的裁决下认为有不可抗力因素除外。严禁停在赛道上等待方格旗的出示。

44.2. 如果有车手完成的比赛圈数未达到全场冠军车手所完成比赛圈数的 70%（计算结果向下舍入至整数圈数），将不计排名，算作未完赛。

44.3. 比赛方格旗出示时完成最长比赛距离的赛车是比赛的第一名。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。

44.4. 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。

45. 颁奖仪式，新闻发布会和签名会环节

45.1. 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 元罚款的处罚。多次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。

45.2. 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）。

45.3. 任何违反本条规则的车手将受到最低人民币 2,500 元罚款处罚。多次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。

45.4. 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赛事经理。