2019 飞度超级杯大奖赛

竞赛规则

天津市汽车摩托车运动协会

天津优速赛车运动有限公司

目 录

1. 规则 4

2. 总的条件 4

3. 总的责任义务 5

4. 赛事组成 6

5. 奖项及成绩评定 7

6. 处理积分相同时排名办法 8

7. 赛事推广机构 9

8. 赛事组织 9

9. 保险 9

10. 市汽车摩托车运动协会官员 10

11. 执照资格 11

12. 报名 12

13. 证件 13

14. 与参赛者的交流方式 14

15. 事故 14

16. 抗议和上诉 17

17. 处罚 17

18. 车手更换 18

19. 驾驶行为 18

20. 报名车辆定义 19

21. 赛车涂装 20

22. 赛道测试 21

23. 维修区入口、维修区和维修区出口 22

24. 行政检验 26

25. 预车检 27

26. 轮胎 28

27. 车重 29

28. 赛车总体要求 30

29. 更换车型、备用车和发动机 30

30. 加油 32

31. 总的安全 33

32. 练习 38

33. 非官方练习 39

34. 排位赛 39

35. 排位赛后封闭 41

36. 媒体活动和车手巡游 41

37. 发车位 41

38. 会议 42

39. 发车程序 43

40. 决赛 46

41. 安全车 47

42. 暂停决赛 52

43. 恢复决赛 53

44. 结束 55

45. 决赛后封闭 56

46. 加重 56

47. 成绩 57

48. 颁奖仪式 59

飞度超级杯大奖赛

2019赛季竞赛规则

飞度超级杯大奖赛（以下简称： FSC）是在天津市汽车摩托车运动协会的指导下，由天津优速赛车运动有限公司主办并负责赛事组织、推广和实施的区域性汽车赛事。所有参与FSC的组织与个人（包括但不限于天津市汽车摩托车运动协会、赛事主办方、赛事推广机构、报名人、参赛者和赛车场）应严格遵守比赛规则各项条款。

**1. 规则**

当站赛事仲裁委员会对比赛规则各条款有解释权。天津优速赛车运动有限公司对比赛规则有最终解释权。

**2. 总的条件**

2.1. 参与FSC的所有报名人和赛事官员，代表本人以及其团队、代理和供应商承诺遵守附件、FSC大奖赛组委会和天津优速赛车运动有限公司制定的通则、比赛规则、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，FSC和各分站赛由天津优速赛车运动有限公司统一管理。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，必须提交天津优速赛车运动有限公司。只有天津优速赛车运动有限公司同意后，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比赛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FSC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. 参赛者须保证参加预车检的赛车符合规则要求，并承担安全设计和安全改装的责任。

3.2. 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. 如果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。

**4. 赛事组成**

4.1. 每个分站赛分，一回合或两回合排位赛，一回合或两回合决赛。每站开始的前将举行非官方（付费）练习。

4.2. 比赛采用静态发车。

4.3. 除有特殊情况，FSC所有组别分站赛决赛圈数为15圈，最多30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41.3条款），暂停的时间将计算在决赛用时内。

4.4. 所有车手在排位赛限时内可以任意做单圈，排位赛单圈取车手在排位赛中的最快圈作为车手车排位赛成绩（四舍五入至千分秒）。

4.5. FSC分站赛报名赛车总数量不足10辆，将停赛一场。

4.6. 汽车组比赛将分为5个小组，统一规格量产组、基础改装组、无限改装组、CVT组、巾帼组。参加各个组别的车辆详见技术规则。

4.7. 赛事将会采用各不同组别混跑形式，同场竞技，分别计算成绩和积分，最大混跑人数上限30台车。如果某混跑大组超过30台赛车，性能等级较高组别将会被分配至其他混跑大组。

**5. 奖项及成绩评定**

5.1. 赛事冠军头衔

1. 各组别车手年度冠亚季军：在全年比赛结束后，年度各组别车手冠亚季军称号将授予在各组别全年比赛中总积分最高、第2和第3的车手。如果出现两名或两名以上车手积分相同的情况，按照第6条款处理。
2. 车队年度冠亚季军：在全年比赛结束后，年度车队冠亚季军将授予在全年比赛中总积分最高、第2和第3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。

5.2. 每回合比赛后，每位完成比赛的合资格常规参赛车手将根据下表获得赛事积分：

|  |  |
| --- | --- |
| 1st | 25 |
| 2nd | 20 |
| 3rd | 15 |
| 4th | 12 |
| 5th | 10 |
| 6th | 8 |
| 7th | 6 |
| 8th | 4 |
| 9th | 2 |
| 10th | 1 |

＊在排位赛中获得组别前五位的车手将额外获得5、4、3、2、1分，车队积分榜则不额外加分。

5.3. 如果决赛暂停（见第41条款），且没有恢复，此时计算积分方法如下。如果头车未完成决赛规定圈数的50%所有参赛者不积分，如完成决赛规定圈数的50%但少于决赛规定圈数的75%所有参赛者按照上述第5.2条款所述积分的一半计算。如果头车完成圈数超过决赛规定圈数的75%，所有参赛者按照上述第5.2条款所述积分计算。没有完成决赛（未通过终点线方格旗、车辆在比赛中回到P房，或依靠外力返回赛道，正赛中车手离开车辆均算未完赛），或没有完成头车车手决赛距离75%的车手不积分。

5.4. 各组别车手杯决赛积分和排位赛积分，均将计入相应年终车手杯参赛者年终总积分。

5.5. 车手杯参赛者中，同车队成绩最好的两台赛车决赛积分相加即得出当回合车队杯积分，并将计入年终车队杯参赛者总积分。

5.6. 在赛季中途转至其它参赛车队继续参赛的车手，在转至新车队后，曾经获得的车手杯积分不变，此前车手所属的原车队杯积分不变。

5.7. 除经天津优速赛车运动有限公司认可的特殊情况，各组别获得年度前三名的车手杯和获得年度前三全场车队杯参赛者必须按赛事组委会的要求参加年度颁奖仪式。

5.10.关于杯赛的管理办法，本赛季依据报名车辆在每站比赛之前7天确定是否设立杯赛，杯赛的颁奖将根据每一回合正式成绩，确定杯赛前三名，并颁发奖杯。杯赛不设立奖金。

**6. 处理积分相同时排名办法**

6.1.车队杯参赛者积分相同的情况下，以车手中名次靠前的车手作为评判胜负的标准，名次靠前者多者为获胜者。

6.2. 赛季结束时，如果两个或两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。

a)全年比赛中车队积分车手获得第一名多者为获胜者。

b) 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。

c) 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。

d) 如果获得前三名的数量完全相同，将根据赛季首站比赛的积分或先举办的分站赛的积分作为名次评判的标准。

f) 如上述方法仍不能分出名次先后，组织方将依据其认为合适的方式指定获胜者。

**7. 赛事推广机构**

7.1. 天津优速赛车运动有限公司

**8. 赛事组织**

8.1. 赛事组织者（天津优速赛车运动有限公司）将在各分站赛开始前7天，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。

**9. 保险**

9.1. 比赛组织者必须为每个分站赛办理相关保险。

9.2.

每人保险金额（赔偿限额）

1、意外身故保险金30万，

2、意外医疗费用保险金2万

每人保险金额（赔偿限额）

1、意外身故保险金70万，

2、意外医疗费用保险金30万

**10. 天津市汽车摩托车运动协会官员**

10.1. 各分站赛，天津市汽车摩托车运动协会将任命以下官员。被任命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。

－ 指挥人员 － 赛事协调员

－ 三名赛事仲裁（其中一名为仲裁委员会主席） － 赛事仲裁委员会秘书

－ 赛事总监 － 赛事主管

－ 技术代表 － 安全车驾驶员

－ 发车员 － 车检主管

－ 医疗代表 － 医疗车驾驶员

－ 安全代表 － 计时主管

10.2. 天津市汽车摩托车运动协会任命的技术代表应对车检全权负责，车检工作人员应服从其工作安排。

10.3. 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。

a) 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。

b) 根据运动总则、比赛规则及其附件，终止任何车手参加练习或决赛。

c) 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。

d) 执行发车程序。

e) 使用安全车。

10.4. 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行政检验前到达分站赛赛场。

10.5. 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和各个裁判站和救援工作组保持联系。

**11. 执照资格**

11.1. 报名车手执照资格。

所有报名参赛车手必须持有中国汽摩联颁发的国内B级或国内B级以上场地汽车比赛执照，或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的相当于国内B或以上的车手比赛执照，非大陆车手需出具所在协会同意函和有效的健康证明。

11.2. 上一年内参加过国家级及以上场地赛的车手参加赛事，须以外卡身份参赛，可获得单站奖杯，但不获得车手积分。

**12. 报名**

12.1. 分为注册车队报名和非注册车队报名两种方式。

12.2. 报名时间（按照先后顺序）。

报名时间:：1月15日起至各分站开赛前15天。

12.3. 报名参加赛事仅能以车队方式报名

12.4. 全年参赛车队赛车及车手参赛组别及车号一经提交，赛季中不得更改。

12.5. 报名人如欲更换车手，根据第18条款处理。

12.6. 所有报名人在需要填写报名表（见第12.7条款），连同规定的报名费一并提交。

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。

a) 报名人必须确认已经阅读并理解总则、通则、比赛规则、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。

b) 报名人必须确认已经阅读并理解《天津市汽车摩托车运动协会比赛处罚及抗议、上诉条例》、《天津市汽车摩托车运动协会纪律检查委员会工作条例》和《天津市汽车摩托车运动协会仲裁委员会工作条例》。

c) 车队名称。

d) 参赛车辆品牌及其他相关信息。

e) 报名车手名单。

f) 放弃索赔声明。

G) 其他信息。

12.8. 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。

12.9. 外卡车手将不获得各分站赛车手杯和车队杯积分。

12.10. 报名费用：

1. 注册车队：报名费用 单站2500元/车
2. 注册车队：注册费用20000元/队

**大奖赛、汽车锦标赛、耐力赛联系人**

刘永林**：**13820115000（手机＆微信）

**13. 证件**

13.1. 未经赛事组委会同意，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. 证件分为全年证件和分站证件。全年证件持有者必须保留证件至全赛季结束，如遗失补做，组委会将收取50人民币／张的制作费。

13.3. 全年证件将在报名结束后，第一分站赛行政检验时发给各参赛者。持证人有义务妥善保存全年证件，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。每支车队根据报名情况及最终上保险的人数提供相应的车手证、车队经理证，比赛维修技师证。分站赛证件主要包括：官员、裁判、媒体、贵宾和工作人员等，仅限当站比赛使用。

13.4. 证件信息包括持证人姓名和类别。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的形式与参赛者进行交流。 这些文件将同时分发到相应参赛者手中并要求其签收。

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25分钟内送至参赛者手中，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. 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车手或在赛道上的单个或者多个事件，或者在赛车场 内某车手或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、比赛规则或技术规则。

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45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) 因某车手的行为导致其他车手冲出赛道。

h) 阻止合理超车。

i) 超车过程中影响其他车手。

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i)、j)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分站赛事的处罚，并向天津汽摩联递交报告。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车手或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。处罚方式如下。

a) 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“G”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。如果上述处罚的决定在决赛最后3圈或者决赛后做出，赛事仲裁委员会应在该车手的决赛成绩中按照15.3 b)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。

b) 罚时：赛事仲裁委员会可以在该车手决赛成绩里直接加入所罚时间，并以书面形式通知车手和参赛者，罚时分别为10秒，30秒，45秒，或者赛事仲裁委员会认为合适的时间。

c) 罚款：比赛规则中赛事仲裁委员会最大罚款数额限定为5万元人民币。

d) 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。详见比赛规则第17.4。

e) 退后发车：赛事仲裁委员会可以针对车手的违规情况，处罚违规车手当站或在 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。

f) 取消成绩：取消某车手已获得的练习或决赛成绩。

g) 取消当天练习资格：取消某车手参加自由练习或排位赛的资格。

h) 取消比赛资格。取消某车手继续参加当站练习或决赛的资格，同时取消相应车手 此前已获得的练习或决赛成绩。

i) 扣减积分：扣减车队或车手已获得积分。

15.4. 赛事仲裁委员会做出的处罚根据第14条款规定送达参赛者。

a) 赛事仲裁委员会须将处罚的书面决定发给参赛者，并且要确保这份决定由参赛者签收，决定上注明处罚方式。

b) 指挥中心通过竞赛指挥通讯系统通知被处罚的参赛者，赛事仲裁委员会同时按照上述a）条款向参赛者发送书面决定文件。

15.5. 任何情况下，车手根据比赛规则第15.3 a）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，车手不能通过维修区完成处罚，除非安全车带队时，车手恰好通过维修区。如果某车手被处罚通过维修区，此时安全车介入赛道，车手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。

15.6. 任何不遵守第15.4条款的参赛者将被取消比赛资格。

**16. 抗议和上诉**

16.1. 抗议须以书面形式参照《天津市汽车摩托车运动协会比赛处罚及抗议、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1000元。涉及拆卸赛车发动机或变速箱的，抗议费为20000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11章、12章、13章和《天津市汽车摩托车运动协会比赛处罚及抗议、上诉条例》进行上诉。

**17. 处罚**

17.1. 赛事仲裁委员会可以依照比赛规则做出处罚，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. 任何车手在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，车手将在下站比赛决赛中退后5位发车。

**18. 车手更换**

18.1. 如欲更换报名车手，必须在各分站赛预车检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。更换车手后原车保留原有车号和参赛组别。

18.2. 更换后的新车手可以在中获得车手杯积分。

18.3. 预车检结束后，不得更换车手，除非出现不可抗力并获得赛事仲裁委员会批准。

**19. 驾驶行为**

19.1. 车手必须本人驾驶赛车，在赛道上不能够获得除裁判员外的外力帮助。

19.2. 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。车手在驾驶过程中，必须确保同侧两个车轮在赛道内，同侧两个赛车轮胎轧线的情况计算在赛道内行驶，否则视为离开赛道。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。如果没有任何理由，车手不能故意离开赛道。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。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组织者要求退回到其超越的赛车后。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。

19.3. 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行为，将受到赛事仲裁委员会处罚通过维修区和罚款以及必要的处罚。

19.4. 在直线区域内（不包含刹车区域），当前车和后车没有形成进攻和防守的情况下，后车明显推搡前车导致前车失控或发生事故的行为属于危险驾驶行为，该回合比赛成绩取消以及受到赛事仲裁委员会必要的处罚。

19.5. 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行为，第三次则视为违规。违规车辆将会被判罚通过维修站。

19.6. 本着鼓励进攻的原则，在竞赛中，进攻车辆与防守车辆的正常接触是被允许的，但因车体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。

19.7. 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. 报名车辆定义**

20.1. 符合赛事技术规则的车辆均可报名参加。

20.2. 车辆组别将在每站比赛前在补充规则中予以公布。

20.3. 赛事组织者有权力根据车辆练习或决赛的成绩重新调整参赛车辆所属组别。

**21. 赛车涂装**

21.1. 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。

21.2. 参赛车辆比赛车号由车队自己决定上报赛事组织者，车队需按照要求自行制作车挡风玻璃号贴。两侧门车号贴及组别标贴由组委会定制，如果有重号，按照报名先后顺序或者车队间自行协商，比赛车号一旦确定须保持全年不变。

21.3. 比赛车号粘贴位置为赛车两侧前车门和前挡风玻璃，同时需要将组别标粘贴至两侧车门和后备箱左侧。前挡风玻璃在车头方向查看位于左上方，字体为Arial－Bold，大小为30厘米×30厘米。赛车两侧前车门字体为Arial－Bold，高度30厘米，参赛者须按照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。

21.4. 比赛车辆品牌标志应出现在车身原装位置上，车手姓名、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，或前门门楣上字体高度为10厘米），应容易被看到。车手姓名必须使用简体字形式。

21.5. 每一辆赛车必须依照运动总则及当地法律粘贴广告。

21.6. 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车手赛服上粘贴上述广告。车手赛车服及车身上不允许出现组织者广告直接竞争对手广告，如出现提醒后不遮盖者将被取消比赛资格及成绩。

21.7. 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。如果车手不按规则执行或拒绝将有不良内容的广告除去，技术代表将不允许其通过预车检。

21.8. 除赛事仲裁委员会批准的特殊情况，赛车前挡风玻璃顶部可粘贴高度不超过10厘米的广告，赛车后挡风玻璃顶部可粘贴高度不超过80mm的广告,赛车其它四面任何车窗玻璃不准粘贴广告。

21.9. 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赛事所有的影视资料版权属于天津优速赛车运动有限公司及飞度超级杯赛组委会，上述各方不可扣留版权，或将其转让给其它单位或个人。天津优速赛车运动有限公司及飞度超级杯赛组委会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。

**22. 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. 维修区入口、维修区和维修区出口**

23.1.“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。

23.2.“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。

23.3. 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39.5和41.3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。

23.4. 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。

23.5. 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。

23.6. 如某车手从维修区发车，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) 改变车手乘坐舒适度。

d) 更换轮胎。

23.7. 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。

23.8. 除第23.6条款，快速通道上不得摆放任何工具。

23.9. 车队的维修技师在赛车需要维护且进入维修区入口时允许从维修车间迅速进入内部通道，并在完成维修后立即离开内部通道返回维修车间。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。所有练习和决赛中，进入维修区内部通道维修的技师不能超过6名(如车手坐于车内，则不包括在6名维修技师数目内)。

23.10. 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。

23.11. 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。

23.12. 在所有练习和决赛中，维修区出口10分钟牌出示后，赛车方可进入快速通道排队。

23.13. 任何在维修区内的停车，发动机必须熄火。如在排位赛中发动机未熄火将在排位成绩上加罚10秒，在正赛中未熄火将被判罚通过维修站。

23.14. 在决赛中，赛车如返回维修车间即表示正式退出。排位赛中，赛车如直接驶进封闭停车场，即表示自己结束排位赛，不再返回赛道。

23.15. 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，场上赛车将接受赛会相应处罚。

23.16. 返回维修区的赛车，如不小心超越自己的维修位，由车手或维修技师将赛车推回维修位。

23.17. 在不超过维修区限速的前提下，允许车手在维修区超车，但不得使用快速通道外路面超车。

23.18. 维修区有最低限速，最低限速以各分站赛车手会文件为准。

23.19. 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。

23.20. 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、热身练习中将被警告，排位中在排位赛成绩上加罚10秒，在决赛中处以30秒罚时处罚。如果跨越分割线的车手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。

23.21. 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、热身练习中将被警告，排位中在排位赛成绩上加罚10秒，在决赛中处以30秒罚时处罚。情节严重者将会被除以取消成绩。如果跨越分割线的车手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。

23.22. 在维修区内，严禁吸烟，否则与吸烟者相关的报名人赛车将罚款1000元，情节严重者将被取消当站参赛资格。

23.23. 只允许车队计时员在维修区信号站向车手发出指令或沟通信息，车队计时员只能从信号站向赛车出示信息板。计时站只允许佩戴计时员证件、佩戴车队经理证件的车队经理，以及佩戴车队维修技师证件的车队人员进入。且计时站的人数不得超过5人。

23.24. 信息板不能阻碍其它车队在信号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。

23.25. 车手和车队可以使用无线电设备进行联络，该无线电通讯器材必须先获得赛事组织者批准，无线电通讯器材申请须连同报名表一同提交赛事秘书处。每个车队须于行政检验之前向赛会提供车队与车手联系的无线电以供赛会监听，并确保其正常使用。

23.26. 所有练习和决赛中，车手不能在信号站停车、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及攀爬护网,否则将受到赛事仲裁委员会必要的处罚。

23.27. 所有练习和决赛中，所有车手与车队或其他车手之间不得在维修区的组织者公告板上张贴通告。

23.28. 车队可以在维修区墙向发车区内的车手传递比赛信息。

**24. 行政检验**

24.1. 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，除不可抗因素影响，超出检验时间的参赛者将被处以1000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。未参加行政检验的车手不得参加比赛。

24.2. 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手，经中国汽摩联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1000元罚款处罚。

24.3. 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、车手和维修技师等工作人员均签署了“个人放弃索赔声明”。

**25. 预车检**

25.1. 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，所有车手及赛车必须亲自接受检查。只有完成行政检验的车手才可参加预车检。

25.2. 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车手处以500元罚款。

25.3.没有通过预车检的车手或赛车不得参加比赛。

25.4.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，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导致的费用。

d) 要求某参赛者提供其认为必要的配件或者样品。

25.5. 预车检时，参赛者须将发动机拆检后合理的组装费用书面提交给技术代表，并由赛事仲裁委员会向全体参赛者公布。此费用用于针对发动机的抗议结束后，败诉方承担胜诉方重新组装发动机。

25.6. 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。

25.7. 赛事总监或者赛事主管可以检查涉及事故的赛车。

25.8. 重大撞击事故后的赛车安全座椅和安全带不得再次使用。

25.9. 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。

25.10. 预车检结束后，赛事组织者将公布有资格参加比赛的名单。

25.11. 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. 轮胎**

26.1. 参赛者必须在已经公布的赛事组织者处、注册的轮胎供应商处获得参赛轮胎。每辆赛车在各分站赛排位赛开始最多允许使用车检中标记过的干地轮胎，雨地轮胎数量不限制，自由练习赛中使用轮胎数量不限制。预车检中，车检裁判将给轮胎标记。标记是指记录软件记录所有赛车的轮胎信息。一条轮胎只允许标记给一台赛车使用。雨胎也需标记，必须使用赛事官方指定轮胎赞助商轮胎品牌。

26.2. 在预车检中到车检区标记轮胎是参赛者的义务

26.4. 所有自由练习、排位赛和决赛中不使用标记轮胎的赛车将取消比赛资格。

26.5. 只有赛事总监宣布雨地条件下进行练习、排位或决赛时，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，可以在同一台赛车上同时使用干地轮胎和雨地轮胎。

26.6. 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。如有必要推迟发车，按照第41.18 b）条款执行。

**27. 车重**

27.1. 参与飞度超级杯的赛车重量将在技术规则中予以规定。各分站赛预车检结束后，技术代表将公布所有赛车最终的重量。

27.2. 称重

a) 称重设备由天津市汽车摩托车运动协会技术代表亲自检查，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。

b) 天津市汽车摩托车运动协会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。

c) 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。

d) 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。

27.3. 所有参与排位赛和决赛的赛车必须称重。如果称重后发现赛车的重量小于技术规则或加重后的规定的重量，或者预车检结束后技术代表公布的重量，在该重量下所获得的成绩将被取消，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。

27.4. 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。

27.5. 只有车检裁判和赛事官员可以进入称重区。

27.6. 任何不按照规定进行称重的赛车将取消比赛资格。

**28. 赛车总体要求**

所有赛车可选择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，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。

**29. 更换车型、备用车和发动机**

29.1. 各分站赛预车检结束前，参赛者可申请更换车型，但不得更换组别。申请须以书面形式提交至赛事仲裁委员会秘书。新车型必须完成津汽摩车辆注册程序并获得赛车检验证书。每提交一次更换车型的申请则该参赛者赛车在当站比赛第一回合中后退5个发车位发车，当站比赛预车检结束后，不得更换车型。

29.2. 参赛者在全年比赛中可以使用多辆备用车（同组），在各分站赛预车检结束后和排位赛开始前允许使用备用赛车。参赛者如使用备用赛车，必须在每回合排位赛前提出申请，并且在进入赛道前完成预车检。每回合排位赛开始后不再接受使用备用赛车的申请。每次批准使用备用车，决赛中退后5个发车位发车。违反备用赛车使用规则的车手将取消比赛资格。

29.3. 参赛者所有赛车的发动机在首站比赛预车检时，技术代表将进行铅封。参赛者如欲更换发动机，必须向技术代表报告，经赛事仲裁委员会批准后方可更换。在排位赛前提出申请的，其在第一回合决赛中将退后5个发车位发车。在排位赛结束后提出申请的，其在第一回合决赛中将退后10个发车位发车。如在第一回合结束后更换发动机，将在第二回合排在末尾发车。更换完发动机的赛车在当天比赛开始前有一圈的试航圈机会。

29.4. 未经赛事仲裁委员会批准私自拆解铅封的参赛者，处罚如下：

a) 如果当站预车检发现私自拆解铅封的情况，此前该发动机所获得全部成绩将被取消并在当站比赛中重新铅封发动机后退后10个发车位，下站比赛中使用此重新铅封发动机的情况下继续退后10个发车位。

b) 如果在排位赛或决赛结束后发现私自拆解铅封的情况，此前该发动机所获得全部成绩将被取消并在下站比赛中重新铅封发动机后退后10个发车位。

**30. 加油**

30.1. 赛车加油只允许在排位赛和热身练习结束后或开始前在维修区各车间进行，禁止在内部通道上各自的维修位和发车区上加油。

30.2. 赛车一旦在第40.2条款规定下离开维修区开始第一个勘路圈，赛车不再允许加油。

30.3. 排位赛及决赛期间，赛车禁止加油，也禁止任何从赛车中抽取燃油的行为。否则将被取消成绩。

30.4. 加油时车手不可以坐在赛车上，且发动机必须停止转动(熄火)，否则将取消比赛资格。

30.5. 赛车加油必须使用安全油桶，加油完毕后，油桶须放回维修车间，且赛车油箱盖完全关闭后，才可以发动赛车，否则将取消比赛资格。

30.6. 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1000元罚款。

30.7. 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1000元罚款。

30.8. 赛车在维修区各车间加油时，参赛者必须保证消防员手持灭火器站在加油人员的一侧，以确保及时扑灭可能出现的火情。

**31. 总的安全**

31.1. 赛事官员将按照运动总则附件H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1000元罚款。

31.2. 任何不遵守比赛旗语的车手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、故障旗以及黑旗。

1. 黄旗。车手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。在自由练习和热身练习中黄旗超车的车手将受到赛事仲裁委员会1000元罚款；在排位赛中黄旗超车的车手将受到赛事仲裁委员会10秒罚时，并将罚时加入排位赛成绩；在决赛中黄旗超车的车手将受到仲裁委员会20秒罚时和1000元罚款，并将罚时加入决赛成绩。如果赛事仲裁委员会认为某车手在黄旗出示的情况下没有将车速降低到安全的限度，按照违反黄旗规定的方式处罚。在该黄旗区域主动让回位置，且没有其他不妥善行为的违规者免于处罚。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。

b) 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，如不遵守处罚规定，将被取消比赛资格。

c) 不按照故障旗规定返回维修区的赛车将被取消比赛资格。

d) G字牌和车号牌是对车手进行通过维修区处罚的信号。在自由练习、排位赛中，G字牌信号要求车手最多可以驶完三个完整圈，之后其必须返回维修区，并立即前往指挥中心。在决赛过程中，该信号要求车手最多可以驶完三个完整圈，之后其必须通过维修区接受处罚。

e) 黑旗和车号牌是对车手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2000元罚款处罚并上报中国汽摩联纪律检查委员会。

31.3. 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，否则将取消比赛资格。赛车在驶离危险区域时，应在赛道裁判的指引下进行。

31.4. 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。

31.5. 在练习、排位和决赛期间，车手只允许使用赛道，必须遵守第19条以及运动总则中关于赛道中车手行为的各项条款。

31.6. 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。

31.7. 如果赛车停在赛道上，裁判有义务尽快将赛车推离，以确保其不会阻挡其他赛车或构成危险。任何赛车不得借助外力返回赛道。

31.8. 车手必须遵守运动总则中有关体育道德方面的规定，故意制造事故的车手将取消比赛资格或提交北京汽摩协纪律检查委员会调查。

31.9. 离开赛车的车手必须将赛车方向盘安装回原位，并挂入空挡，车手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1000元罚款。

31.10. 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。

31.11. 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。

31.12. 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。除救援裁判和赛事官员外。

31.13. 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1000元处罚。

31.14. 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车手。

c) 在第42.4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。

31.15. 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。

31.16.

a) 参加练习和决赛的车手必须穿着符合运动总则规定的连身赛服、防火内衣、防火赛车鞋、头盔和颈椎保护架（HANS）。

b) 在返回维修区的途中，车手不得松开安全带，直至其赛车完全停稳。

31.17. 维修区限速为60公里/小时。在练习中，车手在维修区超速在60-80公里/小时之间的，将罚款1000元，超速在80公里/小时及以上的将罚款2000元。如果在一个分站赛中车手第二次超速，罚款额度将调高。在决赛中，车手在维修区超速，赛事仲裁委员会将根据第15.3 a)，b)，c）条款对车手进行处罚。

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。

31.18. 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车手或人员造成危险的行为。

31.19. 车手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。

31.20. 赛事总监宣布雨地比赛后，赛车前白色大灯，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1000元。

31.21. 在练习和决赛中，每辆赛车只允许2名车队计时员和1名车队经理和2名车队工作人员（配发证件）留在维修区信号站内。年龄不满16岁者不允许进入维修区。

31.22. 除了中国汽摩联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。

31.23. 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车手进行体检。

31.24. 决赛期间，在赛道上推动赛车，或将赛车推过终点线属违规行为，将取消比赛资格。

31.25. 决赛期间，任何车手在赛道上离开赛车，不论时间长短和任何理由，都视为退出决赛。

31.26. 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。

31.27. 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。

**32. 练习**

32.1. 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，车手方可离开维修区。车手离开维修区时，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车手将被处以2000元罚款。

32.2. 所有练习中，如果车手驾驶行为违反比赛规则，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。除非车手在练习中的违规行为非常明确，通常车手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16.1条款执行。

32.3. 任何车手在练习中，赛事仲裁委员会认为其在赛道上不必要停车，或者阻挡其他车手，可以根据第32.2条款进行处罚。

32.4. 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，赛事主管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，否则将取消比赛资格。

32.5. 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罚款500元／次。

32.6. 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，均不接受有关车手对发车排位的抗议。

32.7. 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。

32.8. 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40条款执行。

**33. 非官方练习**

33.1. 每站比赛将在赛事周末开始前安排一次非官方联系（付费练习）。

**34. 排位赛**

34.1. 每站比赛安排一节排位赛，排位赛时间不少于20分钟，所有赛车均须参与。

34.2. 在排位赛中，将记录赛车每一圈的时间，赛车通过控制线后，每次通过终点线即算作完成一个计时圈。

34.3. 排位赛中将取车手的最快单圈，排位赛成绩取最快圈作为最终排位赛时间，排位赛决定第一回合正赛发车顺序，第二回合发车顺序见37.1。

34.4. 排位赛结束后，公布每个车手的最快单圈时间。

34.5. 排位赛期间，如果完成仅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。且在第一回合比赛中将被罚至队尾发车（车队有权申请在维修站发车）。

34.6. 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，成绩将被取消。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，并按照第32.8条款进行处罚。

34.7. 任何赛车在排位赛中进入维修车间将被视为违反车检规定，赛事仲裁委员会将在其排位赛中加罚30秒或取消排位赛成绩。如果车手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。如果推车过程没有裁判员监督，赛事仲裁委员会也将在其排位赛中加罚30秒或取消成绩。

34.8. 排位赛中严禁补充燃料、抽取燃料等行为，赛车可进行维修工作，但仅限于在维修区本车队内部通道上在车检裁判的监督下进行局限性的安全维修，如违反该规则，该赛车及参赛者将被取消排位赛成绩，并判罚至最后一位发车。

34.9. 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1000元/次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车手将被处以2000元罚款。

34.10. 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。

34.11. 排位赛中所有环节，被加重赛车都必须遵守最低重量限制携带加重进行排位赛。

**35. 排位赛后封闭**

35.1. 排位赛结束后，所有赛车必须返回封闭停车场，接受封闭。

35.2. 未能离开维修区进行排位的赛车将由裁判推至封闭区接受封闭。

**36.媒体活动和车手巡游**

36.1.媒体活动和车手巡游。赛事组织者有可能根据赛事的需要在分站赛组织包括车手签名等媒体活动或者车手巡游，具体参见各分站赛公告文件，所有车手必须参加。

**37. 发车位**

37.1. 各分站赛由各组别排位赛决定第一回合发车顺序。如有第二回合，第二回合发车顺序将由第一回合比赛最终结果决定。

37.2. 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。

37.3. 如果排位赛中，多位车手未能做出有效排位成绩，其发车排位将按照提交末位发车

申请时间的前后顺序排列。如某一位车手的排位赛成绩未达到其参加组别的最快圈速的110%将被剥夺正赛参赛资格。

37.4. 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车手的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。

37.5. 如果多位车手不能按照上述规则条款排列发车位，将根据其在自由练习赛中的成绩决定，如多位车手没有参加自由练习赛，发车位将按照比赛号码数字从小到大排列。

37.6. 决赛发车排位将在决赛编队圈开始前至少2个小时公布。任何车手无论因为何种原因不能够发车，参赛者必须在第一时间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车手填补。最终的发车位将在决赛编队圈开始前1小时公布。

**38. 会议**

38.1. 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500元，缺席者将罚款1000元，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。对于不可抗力因素引起的迟到或缺席，需在车手会前向仲裁委员会提交申请。

38.2. 赛事总监将在自由练习赛前召开车队经理会，所有车队经理必须出席，如迟到，罚款500元，缺席者将罚款1000元。

**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车手会中。

39.2. 各分站赛每回合均采用静态发车的方式。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。

39.3. 暖胎圈前12分钟，发出2分钟后关闭维修区出口的警告信号。

39.4. 暖胎圈前3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，其按照发车排位的顺序排列。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。多辆赛车的顺序按照抵达顺序排列。

上述在维修区出口发车的赛车，如果维修区出口位于发车线后（先发车线，后维修区出口），待赛道上发车的全部赛车驶过维修区出口并开始第一圈比赛后，该赛车可以加入比赛。如果维修区出口位于发车线前（先维修区出口，后发车线），在从赛道上发车的所有赛车全部驶过发车线开始其第一圈比赛后，该赛车可以加入比赛。

39.6. 决赛暖胎圈的发出前，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。

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

39.7. 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，该赛车被强制在最后一个发车位发车或从维修区发车。

39.8. 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。

39.9. 出示15秒信号牌后，发车位前将摇动绿旗，赛车在赛事官方开道车的带领下按照发车排位开始暖胎圈，速度保持在60公里/小时。

39.10. 在暖胎圈时，禁止进行发车练习。暖胎圈中赛车之间应保持较近的距离。

39.11. 暖胎圈时禁止超车，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，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，在暖胎圈结束后的发车顺序按照其发车排位排列。

39.12. 暖胎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，如在裁判的帮助下赛车重新启动，其可在最后一个发车位或从维修区发车。如借助裁判的帮助仍不能启动，裁判将从最近的路线将赛车推回维修区，车队维修技师可以开始维修工作，该赛车在完成维修工作后可以从维修区发车。

39.13. 对于静态起跑，赛事官方开道车将在暖胎圈即将结束时返回维修区，所有赛车按照排位名次驶入各自的发车位，在正赛前技师可以为车手在护栏和维修站护墙上用胶带进行发车位标记。

39.14. 发车方式为运动总则中规定的静态发车，发车以红色信号灯同时亮起，同时熄灭为起跑标志。在发车过程中，维修区隔离墙除了车队两名工作人员、赛事官员和裁判外，任何人不得入内。

39.15. 如果编队圈结束，赛车抵达终点控制线，此时出现问题，红色信号灯将保持打开状态。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。

39.16. 此时如发车裁判、发车员或赛事总监报告有赛车抢跑（抢发车）、或赛车停车超越发车位线，赛事仲裁委员会将给予通过维修站处罚。

39.17. 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。

39.18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。

39.20. 任何不遵守运动总则和比赛规则中发车程序规定的车手将取消比赛资格。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. 决赛中不设强制停站，且没有强制停站时间窗口。

40.3. 安全车出动时不允许停站，如果赛车已经在维修通道（在维修区入口和出口之间），在已开始安全车程序下，可以正常完成在维修区的停靠时间。

40.4 在决赛中，车手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。

40.5 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。

**41. 安全车**

41.1. 安全车将由中国汽摩联任命的有经验的车手驾驶，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. 在决赛发车前最多30分钟，安全车需进入发车区发车位前待命，决赛发车前5分钟离开发车位。此时，安全车将前往第一待命点待命。

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。

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、忽快忽慢或对其他车手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，停在适当位置等待头车到来，当头车看到安全车时应当主动减速并随后跟随安全车。

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，任何车手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，该车手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车手超过安全车。

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) 当某车手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) 当某车手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，车手可以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或故障。

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41.16条款）。

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。

41.17. 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，所有车手必须保持一定的速度，不得不规律的加减速、刹车或对其他车手构成威胁或有影响恢复发车的行为。

41.18. 安全车进入维修区还未通过终点控制线前，任何赛车不得在控制线前超越安全车。

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。

41.19. 在安全车撤出赛道返回维修区后，所有赛车在通过终点控制线绿旗后方可进行超车/超车动作，在此之前必须保持一列纵队，不得进行超车，且不得有超越动作。

41.20. 安全车带队的所有圈数计算在决赛圈数内。

41.21. 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。

41.22. 特殊情况下，决赛将在安全车带队下开始或者根据第43.5 a)条款恢复。无论上述哪种情况，发车区出示倒计时5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。

发车线摇动绿旗时，安全车将离开发车位，所有车手必须按照发车排位，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。

无论上述哪种情况，赛车仍能够超车并恢复原来的发车位。

**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发车位。第一辆返回的赛车停在发车位杆位上，其他赛车按照抵达的顺序停在其他发车位上。

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) 决赛和计时仍然继续，尽管如此，根据第4.3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。

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 赛车推入维修区的车手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 车手不予处罚，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），如果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依靠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，车手必须听从裁判指挥。

**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10分种的倒计时信号。

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，该赛车将被强制从最后一个发车位发车。在2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. 红旗恢复，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) 所有赛车未能单排列在安全车后。

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。

无论上述哪种情况，赛车仍能够超车并恢复至原来的发车位。

43.7. 如果在该圈中，赛事仲裁委员会认为某车手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4.4条款，一旦领先的赛车完成全部决赛距离，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。

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。

44.3. 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车手不能解除安全带及头盔。

44.4. 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。

44.5. 决赛结束后，每一辆赛车只允许通过一次方格旗，否则将罚款2000元／次。

44.6. 决赛结束后，决赛的名次将依据车手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，车手必须驶过终点线才称为完成决赛。

**45. 决赛后封闭**

45.1. 决赛结束后，所有赛车将进入封闭停车接受封闭。除下载数据外，不得对赛车有任何形式的调整。

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. 加重（19年度比赛不进行站间前三加重）**

46.1. 按照上一回合成绩在下一回合进行加重：

第一名:50kg，第二名:35kg，第三名:20kg

注：Super Turbo组连续赢得冠军将采用配重累加方式，最高加重为100kg

46.2. 加重方式为非累积式加重，例如在第一站第二回合当中已经加重50kg的赛车取得组别第一名，则在第二站第一回合当中继续负载50kg。如参赛赛车跌出前三，则下一回合将不进行负重。

46.3. 每站第二回合赛车加重后重量以赛后车检重量为准，赛前不会进行称重车检，但车队可以在遵守维修区条例的情况下将赛车自行移至车检区进行称重，自行承重数据没有任何上诉及投诉意义。

46.4. 被加重赛车应在比赛期间的任何竞赛环节中携带加重进行比赛（自幼练习、排位赛、热身练习、决赛）。

46.5. 配重物应按照技术规则中的标准来执行。

46.6. 任何为满足最低重量或加重后重量限制的车将会被取消成绩。

46.7. 入赛季中车手转会至其他车队，则上一回合中的加重与车手一同转移至新车队的新赛车上。

**47. 成绩**

47.1. 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，完成圈数相同的车手按照通过终点方格旗的先后排列成绩。

47.2. 未完成两个完整圈的车手不计算成绩，按照“未发车”处理。只有完成对应组别第一名车手决赛距离75%（含）以上且通过终点方格旗的车手可计算成绩。

47.3. 决赛成绩中，没有完成决赛的车手排名按照其退出决赛的先后顺序排列，后退出决赛的车手排在前，先退出决赛的车手排在后。在维修区冲过终点方格旗的车手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（DNF）”字样。

47.4. 成绩分为：

a) 自由练习结束后公布“自由练习成绩”。

b) 排位赛和决赛结束后，待技术代表提交车检报告后将公布“初步成绩”。

c)“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，“初步成绩”公布30分钟后公布“正式成绩”。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。

**48. 颁奖仪式**

 **各分站赛决赛车手杯前三名和杯赛前三名着赛车服出席颁奖仪式。不参加颁奖仪式的取消决赛成绩，该成绩空缺。**

**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

-车手会地点

-赛事公告栏

-获胜者新闻发布会地点

8.具体奖项

9.天津汽摩协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

-赛事协调员

-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

-开道车驾驶员

-医疗车驾驶员

**\*天津市汽车摩托车运动协会依据赛事开展情况有权对规则提出修改建议。**